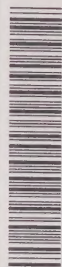


CAI
XC II
-2009
E87



3 1761 11972286 6



HOUSE OF COMMONS
CANADA

AN EXAMINATION OF SELECTED CANADA-US BORDER ISSUES

Report of the Standing Committee on International Trade

**Lee Richardson, MP
Chair**

June 2009

40th PARLIAMENT, 2nd SESSION



The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs, in whole or in part, must be obtained from their authors.

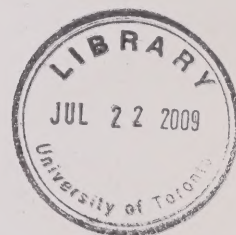
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire: <http://www.parl.gc.ca>

Available from Communication Canada — Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

AN EXAMINATION OF SELECTED CANADA-US BORDER ISSUES

Report of the Standing Committee on International Trade

**Lee Richardson, MP
Chair**



June 2009

40th PARLIAMENT, 2nd SESSION

STANDING COMMITTEE ON INTERNATIONAL TRADE

CHAIR

Lee Richardson

VICE-CHAIRS

John Cannis

Serge Cardin

MEMBERS

Dean Allison

Ron Cannan

Richard M. Harris

Peter Julian

Mario Silva

Hon. Scott Brison

Claude Guimond

Ed Holder

Gerald Keddy

CLERKS OF THE COMMITTEE

Jean-Marie David

Carmen DePape

LIBRARY OF PARLIAMENT

Parliamentary Information and Research Service

ANALYSTS

Michael Holden

Jennifer Paul

THE STANDING COMMITTEE ON INTERNATIONAL TRADE

has the honour to present its

FOURTH REPORT

Pursuant to its mandate under Standing Order 108(2), and the motion adopted by the Committee on Thursday, March 5, 2009, the Committee has studied Canada-United States Trade Relations and has agreed to report the following:



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119722866>

TABLE OF CONTENTS

AN EXAMINATION OF SELECTED CANADA-US BORDER ISSUES	1
INTRODUCTION	1
BACKGROUND INFORMATION	2
CANADA-US BORDER ISSUES	2
A. The Border	2
1. The Issue	2
2. The Committee's Message in Washington	6
B. The Western Hemisphere Travel Initiative.....	9
1. The Issue	9
2. The Committee's Message in Washington	11
C. Vancouver 2010 Olympics.....	12
1. The Issue	12
2. The Committee's Message in Washington	13
D. Country-of-Origin Labelling.....	14
1. The Issue	14
2. The Committee's Message in Washington	15
OTHER CANADA-US ISSUES	17
A. Black Liquor.....	18
1. The Issue	18
2. The Committee's Message in Washington.....	19
B. "Buy American" Provisions of the US Stimulus Package.....	19
1. The Issue	19
2. The Committee's Message in Washington.....	20

CONCLUSION.....	21
LIST OF RECOMMENDATIONS.....	25
APPENDIX A — LIST OF WITNESSES.....	27
APPENDIX B — LIST OF BRIEFS.....	29
MINUTES OF PROCEEDINGS.....	31
SUPPLEMENTARY & DISSENTING OPINION – NDP.....	33

AN EXAMINATION OF SELECTED CANADA-US BORDER ISSUES

INTRODUCTION

While the United States remains by far Canada's most important commercial partner, in recent years it has become increasingly difficult for goods, services and people to cross the border between the two countries. New regulations, security measures in response to the attacks of September 11, 2001, and other policy decisions in the United States have contributed to a "thickening" of the Canada-US border. This thickening holds considerable implications for Canada's most important trading relationship, as well as for the economic competitiveness of the North American market.

For this reason, the House of Commons Standing Committee on International Trade (hereinafter the Committee) undertook a study of current Canada-US border concerns with a specific focus on four issues—the Western Hemisphere Travel Initiative (WHTI); country-of-origin labelling (COOL); security, trade and "northern border" concerns; and border issues relating to the Vancouver 2010 Olympic Games. The Committee conducted hearings in Ottawa in March and April to gain insights into the perspectives of Canadian stakeholders on these issues before travelling to Washington, DC to meet with representatives of the US administration and US Congress. In order to see as many representatives and members as possible, the Committee divided in two groups for many of its meetings in Washington. Additional hearings on related subjects were held upon the Committee's return from Washington.

The nature of the Committee's visit to Washington was different from that of previous Committee travel. Typically, the Committee on International Trade travels in order to learn about economic opportunities in foreign markets and about the obstacles that stand in the way of closer economic ties between Canada and those markets. In this case, however, the Committee travelled to Washington not to seek out new trade and investment opportunities, but to raise awareness in the US of important Canada-US border issues; to promote Canadian interests on those issues; and to remind Americans of the value, to both Canada and the US, of what has been the longest undefended border in the world, and maintaining collaborative and harmonious relations and close cooperation within North America.

This report reflects the nature of the Committee's study. It provides information on each of the specific Canada-US issues examined by the Committee, and reports on the Committee's advocacy work in Washington.

BACKGROUND INFORMATION

Canada and the United States have the single largest bilateral economic relationship in the world. Total merchandise trade between the two countries crossed the \$600 billion mark in 2008, including \$376 billion in Canadian exports to the US, and \$227 billion in US exports to Canada. The two countries also trade extensively in services and are major sources of mutual foreign direct investment (FDI).

Given the size difference (in terms of population and economy) between Canada and the US, it goes without saying that the US is more important to Canada's economic welfare than vice versa. The US is by far Canada's largest export destination and largest source of imports (both for goods and for services) and is the largest source of, and destination for, direct investment.

While Canada does not occupy the same market share in the US as the US does in Canada, bilateral trade between the two countries nevertheless matters a great deal to the US economy. In 2007, Canada was the leading export destination of 35 US states. It was a top-three export destination for 46 states. US exports to Canada are \$38 billion greater than US exports to Mexico and China combined.

In fact, it is almost misleading to characterize the Canada-US economic relationship in terms of trade. It is far more accurate to say that, in many industries, Canada and the US make things together. Approximately 70% of Canada-US trade takes place within one industrial sector and approximately 40% is intra-firm trade or between companies that are affiliated with one another. About one third of Canada's exports to the US are composed of goods that were previously imported from the US. In other words, Canada imports components from the US and exports finished goods to the US. The reverse is also true.

CANADA-US BORDER ISSUES

A. The Border

1. The Issue

The "thickening" of the Canada-US border is among the most pressing issues facing Canada-US trade relations today. This development is in large part a reflection of a series of measures introduced by the Department of Homeland Security (DHS) and the US Department of Agriculture (USDA), all in the name of enhanced national security and regulation. These measures include everything from supply chain security programs to new electronic means of submitting information to border agencies, to inspection fees for agricultural products and to the cost of multiple security cards for truck drivers.

On top of the increased security and regulatory requirements along the border is the issue of border infrastructure. There has been a longstanding need for increased capacity at border crossings, both in terms of border facilities, as well as transportation infrastructure leading up to crossing points. The existing road and rail linkages between the two countries were not designed to accommodate the present level of trade between Canada and the US.

In other words, there are two sets of border issues that need to be addressed. One is the actual bottlenecks at the border: the physical infrastructure and the need to have pre-clearance and other types of measures that will help facilitate trade at the border. The second is the new compliance requirements that companies must meet in order to cross the border.

As much as these issues are a present concern, the Committee heard that their full impact is being masked by a decrease in trade, transportation and passenger traffic across the border in recent years. This decrease, the result of a combination of factors including slower economic growth in the US and a high Canadian dollar, has not only veiled the complications arising from the thickening border, but has also granted a temporary reprieve from the unresolved physical infrastructure issues along the border. Once the economy begins to recover and traffic increases again, there will be a return to extended delays at the border.

Some witnesses in Ottawa expressed concern that the border will only continue to thicken. The Committee heard that the US continues to add layers of regulation and compliance requirements on traffic between the two countries as the emphasis on finding a balance between trade and security in the US continues to be tilted strongly towards security. For example, David Bradley (Chief Executive Officer, Canadian Trucking Alliance) noted that DHS Secretary Napolitano has stated that border measures should not “unduly” impact on trade and should avoid “unnecessary” divisions between security on the one hand, and trade and travel on the other. What is considered to be “undue” or “unnecessary” is unclear.

Further complicating this fact is that US Secretary of Homeland Security Janet Napolitano’s perspective on border issues is shaped by her experience with the Mexican border. We heard that Secretary Napolitano understands the southern border well, but a number of witnesses expressed concern that the same could not be said about the northern border. This concern has revealed itself in a number of statements made by Secretary Napolitano, which suggest that the US views the security issues along its northern border as being comparable to those on its southern border.¹

1 Subsequent to the drafting of this report, Secretary Napolitano visited Canada and met with Public Safety Minister Peter Van Loan. At that meeting, Secretary Napolitano had a much better understanding of the differences between northern and southern border issues in the US. Minister Van Loan and Secretary Napolitano made progress on a number of border issues and agreed to meet at least twice yearly to discuss matters of mutual security.

A border review released by the US DHS showed ongoing concerns about Canadian risk assessments and “very real” differences on immigration and visa policy. In an editorial in the *National Post*, Napolitano is quoted as saying:

One of the things that we need to be sensitive to is the very real feelings among southern Border States and in Mexico that if things are being done on the Mexican border, they should also be done on the Canadian border.

In other words, we shouldn't go light on one and heavy on the other... I don't mention this to suggest that everyone in this room will agree with that, I mention it to suggest it's something I have to deal with, and so I ask for your sympathy.²

As a result, a trilateral view of the border is emerging in the United States whereby the northern and southern borders are viewed as one. However, witnesses in Ottawa were adamant that the issues surrounding each border are completely different. Several argued that the problems of illegal migration, and drug wars and drug trafficking in Mexico do not exist in Canada, and that Americans need to be reminded of the differences between their two borders.

In terms of solutions to Canada-US border issues, the Committee heard that many of the specific concerns can be addressed in small, incremental steps. The Committee heard from the Canadian Trucking Alliance that measures like better traffic management, better staffing at peak periods, better signage, etc., resulted in a 20 to 25% improvement in border throughput at the Detroit-Windsor border crossing.³ Their message was that small changes can make a big difference. Canada can work with the US to improve border efficiency without sacrificing security.

Indeed, at the Committee's Ottawa hearings, witnesses brought forward a number of suggestions and observations on how border operations and management might be improved. For example, Shirley-Ann George (Senior Vice President, Policy, Canadian Chamber of Commerce) offered three specific suggestions:

- **A single system for reporting imports and exports at the Canada-US border is needed.** Different shipments are regulated by different government departments and agencies. While Canada and US border agencies are moving towards electronic importing and exporting reporting mandates, other government departments are still using other systems.

2 *National Post*, “The Wacky World of Janet Napolitano,” Friday, March 27 2009. The complete text of the article is available at: <http://www.nationalpost.com/related/topics/story.html?id=1436109>.

3 Committee Testimony, Meeting no. 10, March 31, 2009.

- **An effective border contingency and communications plan is required.** Such a system needs to be put in place so that the border can be re-opened for trusted travellers as soon as possible, should a pandemic, natural disaster or terrorist attack take place.
- **Border co-management should be considered.** Canada and the US should consider taking border co-operation to the next logical level by establishing a co-managed border made up of officials from Canadian and US border and infrastructure agencies, with potentially a rotating chair in the same spirit as the North Atlantic Region for Aerospace Defence (NORAD). This concept could be tested using a pilot project at an existing border crossing with low-risk, pre-screened trusted shippers and travellers. A co-managed border would provide uniform border planning, coordinating agency resources, linking cross-border infrastructure projects and strengthening port- and between-port security enhancement protocol and incident responses.

Additional recommendations offered by other witnesses included:

- **Employing a risk-based approach to border management.** Several witnesses, including David Bradley, suggested that Canada and the US need to return to a risk-based approach to dealing with the flow of goods, services and people across the border. Both countries need to enhance membership in trusted shipper and traveller programs and provide clear, measured and reported benefits for participating in those programs.
- **More border crossing lanes need to be open during peak commercial and travel times.** Randy Williams (President and Chief Executive Officer, Tourism Industry Association of Canada) among others, believed that Canada and the US should offer 24/7 border services at all major crossings, including the operation of border booths, secondary inspections and border-related support services.
- **Establishing a single point of authority within the government on border issues.** David Bradley suggested that the federal government should consider the creation of a cabinet committee on the border and/or a specific ministerial or senior bureaucratic position with authority for all aspects of the border.

2. The Committee's Message in Washington

In addition to the ideas mentioned above, the Committee had several messages it wished to deliver in Washington on the subject of the Canada-US border. Among them was to remind Members of Congress and the US administration that there is an economic cost associated with border thickening measures. Because of the high degree of integration between the Canadian and US economies, the effect of increased compliance requirements at the border is to impede trade between the two countries and ultimately cost jobs in both countries. In a time of global economic downturn, effort should be placed on making the North American economy as competitive and efficient as possible, and not on adding new burdens and unnecessary costs. Doing otherwise could prolong the recession and delay or limit any economic recovery.

In balancing security risks and trade facilitation, the policy of the Bush administration was to pursue risk elimination rather than risk management on the security side. This policy was identified as being a major contributor to the thickening of the border. One participant at our meetings in Washington cited the US policy goal of scanning 100% of all sea cargo entering the country by 2012 as an example of a policy that imposes major costs on the US economy while offering relatively little in terms of security gains. The Committee heard that a more appropriate balance is required in US policy. Strong risk management principles are needed, but the current approach is expensive and often represents a heavy-handed response to security issues; border security policy should be employed in a manner that reflects where the risks are found and should not stifle cross-border trade in the process.

One of the main points the Committee wanted to stress in its meetings in Washington was that the issues surrounding the Canada-US border were significantly different from those on the US-Mexico border. As noted above, DHS Secretary Janet Napolitano had made a number of statements suggesting that the two borders should be treated in a like manner. Committee members disagreed with this point of view and sought to emphasize the differences between the two borders and to argue that the issues surrounding each should be dealt with separately.

We received a favourable hearing from Members of Congress on the importance of differentiating the issues facing the Canada-US border from those facing the US-Mexico border. Several Members suggested that the border measures being implemented in the US are intended to respond to issues with the southern border, but end up sending the wrong message to Canada. Indeed, in one of our meetings, the issue of border management in the US was likened to searching for a "needle in a haystack." The difference between the Canadian and the Mexican border is that there are far more needles in the Mexican haystack than in the Canadian one.

However, while Members of Congress were largely in agreement with the Canadian position, in a number of its meetings with academics, business leaders and members of the US administration, the Committee was advised that Canada should re-evaluate this strategy and instead consider working with Mexico to address border concerns cooperatively. It was suggested that, while specific problems such as drug trafficking and illegal border crossings make Mexican border issues appear very different from Canadian border issues, from a broader perspective, many of the overarching problems are similar. For example, both countries have concerns in areas such as softwood lumber, truck traffic at border crossings, balancing security and trade, and even the export of illegal drugs to the US.

The Committee heard that one of the benefits of cooperating with Mexico on US border issues is that it is easier to get the attention of the US administration if both Canada and Mexico are on the same page. It was suggested that Canada would be more likely to succeed in getting the US to accept a fair, rules-based approach to addressing border security and trade issues if there are three countries at the table rather than just two.

It was also suggested to the Committee that it can be more difficult for Canada to achieve satisfactory resolution on issue-specific concerns and disputes with the US than it is to reach consensus on wider, more comprehensive agreements. Specific disputes are often driven by small, but powerful, lobby groups in the US that put forward a narrow, constituent-focused position. It is difficult for Canada to counter the influence of these special interest groups. To do so requires demonstrating to the US administration that there is a compelling national interest inherent in the Canadian position, one that overrides the narrower concerns of domestic lobbyists in the US. It is easier to demonstrate such a national interest and to get the attention of the US administration when Canada's proposal is grander in size and scope.

One such proposal brought forward to the Committee was that the timing might be right to once again explore the concept of a North American security perimeter. The idea of a security perimeter was first raised by the US in response to the events of September 11, 2001. At that time, however, Canada was not interested in pursuing such an approach to border security. Although some cooperative measures were taken, we were told that, in the absence of a full security perimeter around North America, the US began to add security measures to its borders with Canada and Mexico. Indeed, some implied that the present thickening of the border could be related to Canada's decision not to move forward earlier on the North American security perimeter file.

It was suggested to the Committee that DHS Secretary Janet Napolitano is signalling an interest in revisiting the idea of a security perimeter. Some participants at our meetings in Washington argued that her statements on treating the Canadian and Mexican borders in a like manner were not intended to imply that the two borders are the same or required equal attention, but rather that the US is looking at a "concentric circles" approach to border management. This means that the US is looking to apply a single set of rules to address border management issues, even if the need for enforcement of those rules differs.

For this reason, the Committee heard from some witnesses that the US would be receptive to a renewed proposal on a perimeter-based approach to border security in North America. This would qualify as a “big idea” that would get the attention of the US administration; it could include Mexico; it would address US security concerns; and it has the potential to greatly reduce some of the frictions that are slowing the flow of people, goods and services across the Canada-US border.

Indeed, over the course of our trip to Washington, Committee members heard a number of proposals for major initiatives that would help to alleviate border problems between Canada and the US. These proposals include:

- **Revisiting the idea of Shared Border Management (SBM)** — Congresswoman Louise Slaughter stated that Secretary Napolitano was reconsidering the idea of SBM. Congresswoman Slaughter told Committee members that she would work with Secretary of State Hillary Clinton on this issue.
- **Exploring a North American Free Trade Agreement (NAFTA) Infrastructure Commission** — Since the NAFTA came into effect, a series of north-south trade corridors have evolved. However, the existing road and rail infrastructure does not reflect this reality. An infrastructure commission could work to overcome this problem.
- **Reexamining NAFTA’s Rules of Origin Requirements** — The Committee heard that some companies are choosing to forego their NAFTA advantages and pay higher Most-Favoured Nation (MFN) tariffs to avoid NAFTA’s cumbersome rules-of-origin requirements. One witness suggested that a customs union would eliminate the need for rules of origin between Canada and the United States.

While the Committee was presented with several “big ideas” as to how border issues could be addressed, there were an equal number of meetings in which Members of Congress or other stakeholders suggested that even small steps could make a big difference in improving the operation of the Canada-US border. These proposals fell into one of two general categories. The first was practical measures that could improve the efficient functioning of the border itself. Many of these ideas were the same as those proposed by witnesses in Ottawa: offering 24/7 border services at all crossings; increasing the capacity for secondary inspections and border-related support services; increasing the use of pre-clearance authorities at the time of loading to assist with the cross-border trade of specific goods; and better use of electronic data management and coordination at crossings by the various government departments and agencies involved in border issues.

The second category of measures are those that fall under the category of regulatory cooperation. There is a desire to address what has been called the “tyranny of small differences” that impedes trade and a well-functioning Canada-US border. Bringing forward a list of “easy-win” regulatory differences where Canada and the US could adopt the same regulations (or agree to mutually recognize one another’s regulations), in such a way that does not result in the adoption of lower standards, could help lower the cost of doing business and reduce some of the friction associated with cross-border trade. The Security and Prosperity Partnership (SPP) was motivated by a desire to address many of these issues, but over time the process became controversial as it expanded beyond its original intent.

B. The Western Hemisphere Travel Initiative

1. The Issue

The Western Hemisphere Travel Initiative is a US law requiring all travellers to present a valid passport or other approved security document denoting citizenship and identity before entering the United States. The law applies to US citizens and foreigners alike and is being implemented in stages by mode of transportation. The new requirements were implemented for air travel in January 2007 and were implemented for travel by land and water on June 1, 2009.

The primary issue regarding the implementation of the WHTI for land travel is the relatively low percentage of US residents that have the necessary travel documentation. According to Randy Williams:

Just 28% of Americans currently hold a passport, as compared to 53% of Canadians. There are 700,000 Americans who currently hold a passcard. The NEXUS card is currently held by 300,000 Canadians and Americans. Enhanced drivers licences have been put forth over the past few years as a viable option, and we have seen several American states and Canadian provinces move forward on offering these as an option for a secure document. However, adoption rates for these driver’s licences, incorporating proof of citizenship, have been modest at best to this point.⁴

The lack of awareness in the US about the documentation requirements for foreign travel is a major concern for Canadian businesses and stakeholders. One specific issue relates to casual cross-border traffic. Land travel between Canada and the US has been in decline for a number of years already; same-day automobile traffic from the US to Canada has fallen by 57% from 1999 to 2007. It was suggested that adding new documentation requirements to cross-border travel will further drive down the number of visits, especially

4 Committee Testimony, Meeting no. 9, March 12, 2009.

in cases of spontaneous, same-day travel. This development has the potential to cause considerable damage to communities and tourism industries on both sides of the border.

Another concern over the implementation of the WHTI is that if the public is not prepared for the new requirements, border traffic could become clogged by unprepared motorists. The WHTI could thus lead to substantial border delays for transportation trucks which may have the necessary documentation but will be stuck in traffic, unable to reach the commercial lanes and border compounds. Border delays could result in more lost jobs in Canada and in the United States; many industries in the two countries are closely integrated and rely on just-in-time delivery to operate successfully.

In an effort to address concerns over the WHTI and the rate of passport applications, a number of alternative, WHTI-compliant travel documents are being considered. For example, several provinces and states are exploring enhanced driver's licences (that contain information about the holder's citizenship). It was suggested that these licences are a less expensive and more practical form of documentation than a passport for the many Americans and Canadians whose travel interests are limited to land crossings.

It was also suggested that Canada and the US work together to establish a fast lane at airport security for NEXUS card holders (NEXUS is designed to expedite the border clearance process for low-risk, pre-approved travellers into Canada and the United States). Doing so would make the benefits of the NEXUS card, as seen at land crossings, more immediately obvious and, it was argued, could encourage more Canadians and Americans to apply for the card.

Some witnesses believed that Canada should have lobbied the US for a delay in implementing the WHTI for land travel. However, the Committee also heard that because there has already been one such delay (WHTI for land travel was originally to be implemented in January 2009), most witnesses did not expect another delay, but instead were working to adjust to the June 1 deadline.

Indeed, Randy Williams cautioned against lobbying for another delay in implementing the WHTI:

The challenge with another delay is that there's no urgency for Americans to get documents, when they keep believing it will be delayed and delayed. The transition time has been as hurtful as the actual implementation. We need to get Americans informed about what documents they need to cross the border, and that requires a penetration of their awareness levels by communicating to them through an advertising campaign.⁵

5 Ibid.

The Committee heard that Americans need to be better informed about the documents required in order to travel to Canada. There is an opportunity for the Canadian Border Services Agency (CBSA) and the US Department of Homeland Security to work together on a common communications plan to create more awareness. It was further suggested by officials from the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) that, if it appeared necessary, Canada would lobby for an adjustment or transition period for the full implementation of the WHTI for land and water travel.

2. The Committee's Message in Washington

One of the Committee's objectives in Washington was to voice its concerns regarding the implementation of the WHTI. Based on earlier research and testimony, the Committee was of the view that citizens in both countries were simply not ready for WHTI requirements for land-based travel. Too few Canadians and, especially, Americans do not have the necessary travel documents or are unaware of the present need for those documents. This view was echoed by some Members of Congress, who also questioned whether or not all border crossings were in a position to implement the WHTI.

As such, at its meetings with the Department of Homeland Security and Members of Congress, the Committee lobbied for a six month delay in implementing the WHTI for land-based travel. While Committee members did receive support from some Members of Congress for the idea of delaying WHTI implementation, the general message we received was that the process was too far advanced for a delay to be legislated in time. Even its strongest opponents in Congress were resigned to the fact that the WHTI would be in place for land-based travel by June 1, 2009.

At the same time, however, the Committee did receive assurances from officials at the DHS that there would be flexibility in the enforcement of the WHTI at the border, and that the US would be pragmatic in its approach to implementing WHTI rules. In one of our meetings, it was suggested that the WHTI will be implemented gradually, with border officials issuing warnings but allowing most traffic through, possibly for as long a period of time as 18 months. Moreover, the Committee received commitments from a number of Members of Congress to draft and sign on to an open letter to DHS Secretary Janet Napolitano expressing their concern about the WHTI and its potential impact on cross-border traffic between the two countries.

The Committee also heard that while the US has every intention of running a "soft" implementation of the WHTI, it cannot practically advertise this fact. In the long term, the US administration wants Americans to have WHTI-compliant travel documentation. Issuing a statement that suggests that the rules are in place but can safely be ignored for as long as 18 months will not help with long-term compliance. Finally, we heard that border officials retain their discretionary authority at all times to admit or reject entry into the United States regardless of the presence or absence of required documentation.

It was also suggested that the WHTI travel document requirements could actually simplify border crossings. DHS officials stated that previously there were over 8,000 eligible documents that could be used to gain entry into the United States. The WHTI brings this number down to six. In their view, the WHTI will thus make border crossings more efficient and easier to operate.

On the issue of readiness, in some of its meetings, the Committee was told that there was an important distinction to be made between the number of US citizens with a passport or other WHTI-compliant document, and the number of US travellers with the required documentation. We heard that a certain segment of the US population, especially in southern parts of the country, is unlikely to ever travel outside the United States. For this reason, statistics on the number of US citizens with passports suggest a lower level of readiness for the WHTI than may actually be the case. According to the DHS, an estimated 80% of US travellers should have acquired WHTI-compliant documents by June 1.

Committee members also discussed the issue of alternative, WHTI-compliant travel documents. While passports are the most common such form of documentation, alternatives such as enhanced driver's licences (EDLs) and NEXUS cards are also viable options, and can usually be obtained more quickly and at a lower cost than a passport. The Committee encouraged Members of Congress from border states to lobby their respective state governments to take a closer look at EDLs and to suggest that they be offered as quickly as possible. This suggestion was generally well received, although some Members raised the issue of privacy and security concerns regarding the information stored on the chips inside EDLs.

C. Vancouver 2010 Olympics

1. The Issue

There is a common assumption that there will be high US interest in attending the Vancouver 2010 Olympic Games (to be held February 12 to 28, 2010) and Paralympic Games (to be held March 12 to 21, 2010), and that there will be a concurrent short-term spike in cross-border truck traffic generated by higher demand for food and other products that the British Columbia market imports from the US. Many of the issues surrounding the Vancouver 2010 Olympics and the Canada-US border relate to the WHTI and the effect that the need for approved security documentation to cross the border will have on the number of US citizens that visit Vancouver during the Olympic Games.

The Committee heard that Canada must succeed in getting potential visitors across the border and into Canada in a seamless and welcoming manner if it is to truly prosper and thrive as a competitive tourism destination. At a time when Canada is showcasing its country, it would be devastating to the Canadian tourism industry if the international media were to pick up the story of lengthy delays at the BC-Washington State border.

Witnesses in Ottawa identified two major issues in addition to the WHTI that should be addressed with regard to border crossing in advance of and during the Vancouver 2010 Olympics. First, Amtrak operates a train that services Vancouver and is adding a second in the run-up to the Olympics. The Canadian Border Services Agency has implemented a cost-recovery policy for its inspection services. This policy will affect the second Amtrak train (the first is grandfathered under the previous CBSA policy). Amtrak and other US agencies are concerned that this policy will deter people from using the train and contribute to border delays. The US would like to see the second train grandfathered and treated the same as the first. Second, it will be critical that construction at the Peace Bridge crossing be completed on time, and that CBSA deploy the staff necessary to process increased traffic volumes and maintain the same degree of scrutiny of people crossing the border.

2. The Committee's Message in Washington

Committee members raised the issue of the Vancouver 2010 Olympics on numerous occasions while in Washington. Members expressed their concerns that WHTI documentation requirements would act as a deterrent to US citizens wishing to come to Vancouver and Whistler to experience the 2010 Olympic Games. For this reason, Committee members lobbied for an extension up to the conclusion of the Olympics, or possibly an exemption window for the enforcement of WHTI rules during the Games themselves.

As mentioned above, the Committee heard that there is not enough time to pass legislation to delay WHTI implementation, but that there will be a period of leniency in the enforcement of WHTI rules. We received assurances from Members of Congress as well as the DHS that the time period for this "soft" implementation of the WHTI would extend through to the end of the 2010 Olympics. Moreover, the Committee was reminded that US border officials do have the right at all times to exercise discretion in allowing entry into the country.

DHS officials also noted that a special communications campaign is planned for the Western US states in the run-up to the Olympics. The DHS has earmarked \$2 million for this campaign to inform would-be travellers of the documentation requirements in advance of their travel to Canada.

Finally, the Committee also heard that, in spite of the WHTI rules, all US citizens retain the constitutional right to re-enter their country regardless of whether they have the required travel documents or not. In other words, US travellers are unlikely to have problems returning to the US should they visit Vancouver without appropriate documentation.

D. Country-of-Origin Labelling

1. The Issue

In 2002, the United States passed the *Farm Security and Rural Investment Act*, enacting COOL which requires that beef, lamb, pork, fish, peanuts and perishable agricultural commodities be labelled to show the country in which they originated.

After a number of amendments and delays, COOL labelling requirements came into force in October 2008 with the passing of the 2008 US Farm Bill (*The Food, Conservation, and Energy Act of 2008*). Among the COOL requirements were provisions that allowed beef from animals born, raised and slaughtered in the United States to be labelled as *US-origin meat*. Meat from animals born in Canada but raised or slaughtered in the US would not be eligible for that distinction. Because of the added cost and difficulty of handling and segregating Canadian cattle created by these COOL provisions, some US slaughterhouses announced that they would no longer purchase animals born outside the US, while others stated they would only purchase Canadian animals on specified days.

In December 2008, Canada requested consultations at the World Trade Organization (WTO) with the United States on the matter, alleging that these mandatory COOL provisions are inconsistent with the US obligations under WTO Agreements.⁶ However, in January 2009, the US Department of Agriculture, under the Bush administration, eased the labelling requirements, prompting Canada to drop its request for consultations at the WTO.

In February 2009, the US Secretary of Agriculture under the new Obama administration, Tom Vilsack, announced that, while he will not revisit the January 2009 decision, he is asking US processors to “voluntarily” include information about what production step occurred in each country when multiple countries appear on the label; to extend COOL to processed products; and to reduce the inventory allowance for ground meat from 60 to 10 days.

It is unclear to what extent these measures are “voluntary.” Secretary Vilsack released a letter to industry stakeholders stating: “The Department of Agriculture will be closely reviewing industry compliance with the regulation and its performance in relation to these suggestions for voluntary action. Depending on this performance, I will carefully consider whether modifications to the rule will be necessary to achieve the intent of Congress.”⁷

6 WTO Dispute Settlement: DS384 “United States — Certain Country-of-Origin Labelling (COOL) Requirements” Available at: http://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds384_e.htm; DFAIT Press Release of December 1, 2008, available at: http://w01.international.gc.ca/MinPub/Publication.aspx?isRedirect=True&Language=E&publication_id=386637&docnumber=232.

7 The letter is available at: http://www.usda.gov/documents/0220_IndustryLetterCOOL.pdf.

Secretary Vilsack's suggestions would make COOL as restrictive for live animals as was originally intended in the 2002 bill. This more restrictive version of COOL was rejected by the US Congress in the 2008 Farm Bill as being too costly to implement. Regulating the narrative history of an animal for labelling processes requires that the animal be tracked from the time of birth onwards.

COOL has been portrayed by its proponents as a consumer marketing initiative, and sometimes even represented as a food safety measure. Canadian stakeholders argue that it is purely a trade protectionist measure. As a result of the January ruling and the February call for "voluntary" compliance to a stricter set of rules, it is no longer clear what country-of-origin labelling actually means or how it is to be enforced.

The potential implications of COOL on agricultural production in both Canada and the US are considerable. The USDA has formally acknowledged the benefits of interdependence between the Canadian and US hog industries in terms of value added and employment in the US. The Committee heard that COOL creates an enormous inventory management problem for all distributors and retailers in the US rather than adding some perceived benefit. It is estimated that implementing COOL will cost the US economy \$3.9 billion. If the additional practices announced by Secretary Vilsack are followed and enforced, the impact on small US farms, especially in Minnesota and Iowa, will be even more severe.

The Committee heard that, given the global economic slowdown, this is the worst possible time for the US to impose such a cost on the American economy. Small independent hog farms in the US rely on Canadian feeder pigs because of insufficient supply in the US. Jurgen Preugschas (Chair, Canadian Pork Council) noted that agricultural research analysts estimate that about 1,375 independent US farm operations are vulnerable as a result of the loss of Canadian feeder pigs due to COOL. Application of COOL could result in the loss of 2,500 US farm jobs and over \$100 million in farm income. The majority of these losses will be in Minnesota and Iowa. Moreover, five US packers employing approximately 4,000 US workers would be vulnerable to closure if Canadian feeder pigs were no longer shipped to US finishers because of COOL.

2. The Committee's Message in Washington

In its hearings in Ottawa, the general message the Committee received on the subject of COOL was that the Canadian industry is not necessarily happy with the labelling requirements, but is willing to accept US regulations that would require Canadian products to be labelled as such when shipped to the US. For Canadian producers, the bigger issue is the "voluntary" requirement that, at the retail level, beef, pork and other products be labelled with the animal's country of birth. Canadian stakeholders were looking to the Committee to push back on COOL generally, but especially on the voluntary guidelines as issued in February 2009.

The Canadian industry believes that labelling requirements violate the WTO and the NAFTA in two ways. First, when an animal is processed into meat, under trade rules, the meat is considered to originate in the country where it was processed.⁸ Second, the Committee heard that there is a provision in NAFTA that finished goods should not be labelled with information on where the inputs came from.⁹ Ultimately, the Canadian industry wants the United States to acknowledge that the location where animals are slaughtered confers origin on the meat. The Committee relayed this message to the US administration and to Members of Congress in Washington. It also expressed its concerns that it appears as if US legislation has implemented one set of labelling requirements, but at the same time, the USDA is trying to circumvent those rules by imposing stricter “voluntary” labelling requirements that appear to have consequences for non-compliance.

The Committee received a mixed response to this message, and its meetings with Members of Congress showed the varying level of knowledge and interest in COOL. Some American industry representatives and Members of Congress confirmed their support for Canada’s position on COOL. Others were either opposed or unaware of the issue altogether.

Committee members also took the opportunity to remind their US counterparts of the system of mandatory animal identification in Quebec and asked Members of Congress what steps Canada might take to improve US public confidence in Canadian meat products. In response, many Members of Congress agreed with the Committee’s view that Canadian meat and other agricultural products are safe and that COOL is not a food safety issue. They noted that the negative impact of COOL on the Canadian industry is the unintended collateral damage of a measure that was not implemented with Canada in mind.

The concept of the integrated “North American herd” was also acknowledged by several Members of Congress. For example, it was brought to the attention of the Committee that two-thirds of the (six million) pigs in Iowa are feeder pigs from Canada. Under the COOL requirements, there are 400,000 empty finishing spaces in Iowa which become lost capacity for the slaughter of over a million pigs each year. Concerns were raised about the potential increase in slaughter capacity in Canada, at the expense of the slaughter industry in the US. Another Member of Congress stated that the US producers largely find the COOL requirements overly burdensome.

8 Provisions to this effect are found in Chapter 4 of NAFTA.

9 Annex 311 paragraph 5(b) of the agreement states that: “Each Party shall exempt from a country of origin marking requirement a good of another Party that is to undergo production in the territory of the importing Party by the importer, or on its behalf, in a manner that would result in the good becoming a good of the importing Party under the Marking Rules.” The slaughter of animals is considered to result in the good becoming a good of the importing party.

While many Members of Congress were concerned about COOL, others defended it. One Congressman stated that, because of a number of issues, US meat has a bad reputation in major international markets such as the EU, making it difficult to export to those parts of the world. Since the term “Product of USA” still held some cachet in the US market, COOL was necessary to help US producers capitalize on that advantage and compensate for the disadvantages they faced elsewhere.

In its meeting with representatives of the USDA, the Committee heard that, following the implementation of COOL and the letter outlining the voluntary measures, the USDA is conducting a six to nine month review of the impact of these measures on the industry, and will monitor how businesses and consumers respond (for example, observing which segments of the industry take the voluntary measures).¹⁰ This review process implies that there will be no additional COOL-related measures or conditions imposed during that period. Members of the Committee asked the USDA how Canadian stakeholders could get involved in this information-gathering process. We were told that the information flow system had not yet been worked out, but that Max Holtzman, Trade Advisor to Secretary Vilsack, was willing to serve as a point of contact in that regard.

Committee members were harshly critical of the execution of this review and made their opinions known to USDA representatives. Members argued that the review process did not appear to have a specific plan or methodology, and that it was far from clear what, exactly, the focus of the review was: the COOL legislation as implemented, or the “voluntary” measures imposed thereafter. The Committee was told that Secretary Vilsack believes in science-based solutions to agriculture issues and problems. However, in our view, in the absence of a clear question, this COOL review process violated the most basic principles of scientific methodology.

OTHER CANADA-US ISSUES

The Committee’s intent in exploring Canada-US trade issues was to limit the scope of its study to the four border-related issues described above. However, in the process of our study, other issues affecting Canada’s trading relationship with the United States were brought to our attention, both in witness testimony and during our travel in Washington. Two such issues, black liquor and the “Buy American” provisions of the US stimulus package, are discussed below.

¹⁰ On behalf of the Committee, Claude Guimond requested that the USDA provide the Government of Canada with the results of this study as soon as they are made available.

A. Black Liquor

1. The Issue

Produced during the pulping process of transforming wood chips into kraft pulp, black liquor is a co-generation by-product of the pulp and paper industry. As a renewable fuel, black liquor has been used as a source of energy by the pulp and paper industry for decades, for purposes such as providing heating and lighting to processing plants.

In 2005, the United States introduced a tax credit for alternative renewable energy under the *Surface Transportation Authorization Bill* (named the “Highway Bill”), primarily targeted to fuel consumption in cars and trucks. Because of amendments made to the bill two years later, the pulp and paper industry discovered that by adding at least 0.5% fossil fuel (usually diesel) to the black liquor it already produces, it becomes eligible for the tax credit; equivalent to a 50-cent-per-gallon subsidy. Through this “loophole” in the American tax system, the US pulp and paper industry is receiving a subsidy valued at an average of \$200 to \$250 per tonne of pulp produced. According to Guy Caron (Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada): “The production costs of this same tonne of pulp is about \$500 per tonne, which means that the subsidy allocated by the alternative fuel tax credit represents half the total production costs.”¹¹

The tax credit is arguably intended to promote the increased use of biofuels. However, in this instance it is having the opposite effect, as the pulp and paper industry are now adding diesel to the renewable energy source they have been burning for decades, negating any environmental aim the tax credit once held.

The Committee heard that this tax credit will cost the American treasury between \$5 and \$10 billion in 2009. Set to expire on December 31, 2009, the tax credit has proven to be extremely costly and will soon exceed the original amount allocated to fund the tax credit in its entirety. Moreover, the response of the American pulp and paper industry has been essentially to flood the market with pulp products in order to maximize the benefit it receives from this tax credit. This overproduction has resulted in depressed world prices, further putting Canadian producers at a disadvantage. The Canadian industry sees this tax credit as an unfair advantage to the US industry at a time when the pulp and paper industry across North America is struggling with slowing demand resulting in major layoffs and plant closures.

¹¹ Committee Testimony, Meeting no. 19, May 14, 2009.

2. The Committee's Message in Washington

The Canadian Embassy staff in Washington was well versed on the issue of black liquor. They informed the Committee that it was unlikely that the US Senate would create legislation that effectively ends the subsidy to the pulp and paper industry before the tax credit is set to expire on December 31, 2009.

The Committee raised the issue of the black liquor subsidy in the various meetings with Members of Congress. For many of these visits, the Committee's role was educational. However, a few Members informed the Committee that the subsidy to the pulp and paper industry was indeed an unintended consequence of the tax credit. These Members expressed their concerns over the excessive costs and reassured the Committee that the tax credit was not likely to be renewed in 2010.

B. "Buy American" Provisions of the US Stimulus Package

1. The Issue

On February 17, 2009, President Barack Obama signed into law the *American Recovery and Reinvestment Act of 2009* (ARRA), commonly referred to as the economic stimulus package. Providing US\$787 billion in funds for a wide range of projects and initiatives, the "Buy American" provisions are of concern to Canadians as they appear to embody a general trend of rising US protectionism. These provisions require that any iron, steel and manufactured goods to be used in a project financed by the stimulus package be produced in the United States. The Act also states that "Buy American" provisions must be consistent with US trade obligations and cannot, therefore, violate the terms of treaties such as NAFTA or US commitments at the WTO.

The "Buy American" provisions remain a concern to Canadian industries because procurement undertaken by a sub-national government is not included in Chapter 10 of NAFTA. This means that any mandated expenditures under the ARRA made by state or local governments, which represent the majority of infrastructure spending, will not be subject to open competition for the supply of made-in-Canada goods under NAFTA. Already, the Committee has heard reports of US contractors who have been refusing any goods made in Canada. The Committee further heard that one Canadian thermoplastic pipe manufacturing company had its pipes ripped out of the ground by a contractor "...simply because the contractors themselves don't want to be put in the position to have to remove the equipment after the fact if these provisions are actually employed."¹²

12 Ibid.

The “Buy American” provisions of the ARRA overlap with two existing American domestic content laws: the “Buy American Act” and the “Buy America” statute.¹³ These domestic content requirements have been challenged, and upheld, under the NAFTA. Therefore, from a historical perspective, it appears likely that the “Buy American” provisions in the ARRA will also be maintained under the international trade agreements between Canada and the United States.

In addition, there are several other pieces of legislation currently under consideration in the 111th Congress¹⁴ that appear to limit the ability of Canadians to bid on US government procurement contracts. These include, for example, the Water Quality Investment Act which would provide \$13.5 billion over the next five years for clean drinking water and municipal wastewater improvement projects, directly affecting Canadian industry currently involved in existing US wastewater projects.

Moreover, the Committee heard that the WTO has counted 137 instances of cases around the world of either increased tariffs or new non-tariff barriers, or new procurement restrictions enabled since the G-20 leaders committed in November 2008 not to do those very things. Specifically, Jayson Myers (President, Canadian Manufacturers and Exporters) told the Committee that “[i]n spite of President Obama’s commitment not to restrict market access, these Buy American provisions actually do provide quite a substantive and far more extensive restriction on market access, particularly on the part of Canadian exporters into municipal and state procurement markets.”¹⁵

2. The Committee’s Message in Washington

The Committee expressed its concerns over the rise in protectionism and the perceived anti-free trade sentiments in current US legislation. Committee members told their American counterparts that, as a result of the “Buy American” provisions, Canadian

13 The Buy American Act was enacted in 1933 and, in its current state, applies only to government procurement and construction projects covered by the Federal Acquisition Regulation. This Act requires that 51% of the components of supplies and construction materials be made in the United States in order for the final product to satisfy the domestic content requirement. The second statute, the Buy America law, was first enacted in 1964 and currently applies principally to Federal Transit Administration (FTA) grants provided to states and localities. Under this law, 100% of the components and supplies of the manufactured goods and construction materials must be made in the United States for the final manufactured good or construction material to satisfy the requirements[...]. For more information, refer to Foley & Lardner LLP, “Buy American Provision in Stimulus Legislation Poses Serious Compliance Challenges for Public Works Contractors and DHS Suppliers,” available at: http://www.foley.com/publications/pub_detail.aspx?pubid=5720.

14 Such examples include: HR 629 Energy and Commerce Reinvestment Act; HR689 Air Force One Built in America Act; HR580 Purchasing Low Emission Vehicles for Use in Government Act; HR 595 American Steel First Act of 2009; HR 861 Strategic Targeted American Recovery and Transition Act of 2009; HR 2187 21st Century Green High-Performing Public School Facilities Act. These examples were provided by the Canadian Manufacturers and Exporters at the Committee’s meeting of May 14, 2009.

15 Committee Testimony, Meeting no. 19, May 14, 2009.

municipalities are in the process of passing resolutions that provide some form of reciprocal access to their markets for suppliers from countries who have granted Canadian industries access to their markets. Halton Hills was the first such municipality, passing a resolution on April 15, 2009 which was presented to, and passed by, the Federation of Canadian Municipalities at their annual conference on June 5 to 8, 2009:

[T]he Town of Halton Hills pass a resolution requesting all municipalities in Canada “to adopt a procurement policy that future Canadian Infrastructure projects at the municipal level including environmental projects, such as water and wastewater treatment projects require that any goods and materials required for the projects be bought only from Companies whose countries of origin do not impose local trade restrictions against goods and materials manufactured in Canada to better ensure open, fair and competitive practices across the globe.”¹⁶

Although the Committee heard testimony that such retaliatory measures were not in Canada’s long term best interests, we were also told that these actions may be useful as a negotiating tool with the United States. Should US businesses find their access to Canadian provincial and municipal procurement contracts limited, support for “Buy America” provisions in the US might erode. The Committee took this message to Washington, reminding Members of Congress that should Canadian provinces and municipalities take such steps, US companies could find themselves shut out of procurement contract opportunities in Canada and will certainly face increasing barriers to trade in the Canadian market.

CONCLUSION

Canada and the US share the world’s largest and most comprehensive trading relationship. Over \$1.6 billion in goods crosses the Canada-US border every day. Much of this trade takes place not in finished products, but in the exchange of inputs and components — evidence of the closely-integrated nature of the two economies. Millions of jobs on both sides of the border depend on the seamless exchange of goods and services between the two countries.

In recent years, however, the US has implemented a number of policies, regulations and initiatives aimed primarily at addressing safety and security concerns in that country. These measures, along with unresolved border infrastructure issues, are gradually transforming the Canada-US border from a series of relatively seamless crossing points to a genuine impediment to the free flow of goods, services and people.

16 Town of Halton Hills. Report 15 April 2009. Available at: <http://www.haltonhills.ca/calendars/2009/ADMIN-2009-0024.pdf>

It is for this reason that the House of Commons Standing Committee on International Trade undertook this study of Canada-US border issues. There is a balance to be struck between addressing safety and security concerns on the one hand, and maintaining an open trading relationship that creates jobs in both countries and enhances North American economic competitiveness on the other. In our view, the balance has shifted too far toward safety and security concerns. While respecting the genuine concerns of Americans with regard to health and safety, our objective with this study was to remind our counterparts in the US of the importance of the Canada-US trading relationship and of the economic costs of putting up barriers to trade and investment.

Several witnesses in our Ottawa hearings observed that Canada needs to be unflagging in its lobbying efforts in Washington. We heard that some US Members of Congress are unaware of Canada-US border issues and, more importantly, are unaware of the impact that measures which serve to impede the free flow of goods, services and people across the border have on the US economy. While the Government of Canada and Members of Parliament have increased their efforts to engage the US on trade and border issues in recent months, these efforts must be sustained if the two countries are to make progress in addressing the concerns outlined in this report.

Recommendation 1:

The Government of Canada should increase its lobbying and advocacy efforts in Washington in order to better inform the US government and Members of Congress of the issues surrounding the Canada-US border, and the consequences to both countries of “thickening” the border.

Recommendation 2:

The Government of Canada should take a proactive approach to identifying and proposing solutions to issues affecting the Canada-US border, such as exploring ways in which to facilitate commercial activity across the border without compromising security and sovereignty concerns in the process.

On the issue of COOL, we believe that Canada needs to take an active role in cataloguing the impacts of the recently-imposed measures on affected industries in both Canada and the US. The current six- to nine-month review period offers Canada the opportunity to demonstrate to the US administration the negative consequences of COOL to producers on both sides of the border.

Recommendation 3:

The Government of Canada should implement a system to monitor and evaluate the effects of the COOL requirements on Canadian agriculture and industries. These results should be submitted to USDA officials as

part of their current review. Once the review process is complete, the Government of Canada must ensure that it has access to the findings as soon as possible, and it must take the opportunity to discuss the findings with the USDA.

It is worth noting that over the course of our examination of border issues, witnesses in Ottawa raised a number of other subjects related to the Canada-US economic relationship, and NAFTA in particular, they thought merited further study. These included recent investor-state disputes under Chapter 11; the possibility of renegotiating NAFTA's labour and environmental provisions; the dispute settlement mechanism contained in Chapters 19 and 20; the relationship between NAFTA and the longstanding dispute over softwood lumber; and the possibility of exploring a new economic treaty between Canada and the US—one that might replace or supersede NAFTA and which effectively addresses current economic, social and environmental issues between the two countries. While these issues were outside the scope of the present study, they are certainly worthy of consideration by the Government of Canada, and may be the subject of future Committee deliberations.

LIST OF RECOMMENDATIONS

Recommendation 1:

The Government of Canada should increase its lobbying and advocacy efforts in Washington in order to better inform the US government and Members of Congress of the issues surrounding the Canada-US border, and the consequences to both countries of “thickening” the border.

Recommendation 2:

The Government of Canada should take a proactive approach to identifying and proposing solutions to issues affecting the Canada-US border, such as exploring ways in which to facilitate commercial activity across the border without compromising security and sovereignty concerns in the process.

Recommendation 3:

The Government of Canada should implement a system to monitor and evaluate the effects of the COOL requirements on Canadian agriculture and industries. These results should be submitted to USDA officials as part of their current review. Once the review process is complete, the Government of Canada must ensure that it has access to the findings as soon as possible, and it must take the opportunity to discuss the findings with the USDA.

APPENDIX A

LIST OF WITNESSES

Organizations and Individuals	Date	Meeting
Department of Foreign Affairs and International Trade Deborah Lyons, Director General, North America Commercial Affairs Martin Moen, Director, North America Commercial Affairs Don Stephenson, Assistant Deputy Minister, Trade Policy and Negotiations Callie Stewart, Deputy Director, Technical Barriers and Regulations	2009/03/10	8
Canadian Chamber of Commerce Shirley-Ann George, Senior Vice-President, Policy Ryan Stein, Director, International and Trade Policy	2009/03/12	9
Tourism Industry Association of Canada Christopher Jones, Vice-President, Public Affairs Randy Williams, President and Chief Executive Officer		
Canadian Council of Chief Executives Sam Boutziouvis, Vice-President, Economics and International Trade David Stewart-Patterson, Executive Vice-President	2009/03/31	12
Canadian Manufacturers & Exporters Jean-Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy		
Canadian Trucking Alliance David Bradley, Chief Executive Officer Ron Lennox, Vice-President, Trade and Security		
Canada Beef Export Federation Ted Haney, President	2009/04/02	13
Canadian Cattlemen's Association Dennis Laycraft, Executive Vice-President John Masswohl, Director , Governmental and International Relations		

Canadian Pork Council

Jurgen Preugschas, Chair

Martin Rice, Executive Director

Agri-Traçabilité Québec Inc.

2009/04/23

15

Linda Marchand, Executive Director

Canadian Meat Council

James M. Laws, Executive Director

Levinoff-Colbex S.E.C.

Brian Read, General Manager

As an individual

2009/05/14

19

Elliot Feldman, Trade Lawyer,
Baker & Hostetler LLP

Canadian Manufacturers & Exporters

Jayson Myers, President

**Communications, Energy and Paperworkers Union of
Canada**

Guy Caron, National Representative,
Special Projects

United Steelworkers

Erin Weir, Economist

APPENDIX B

LIST OF BRIEFS

Organizations and Individuals

Canada Beef Export Federation

Canadian Chamber of Commerce

Saskatchewan Association of Rural Municipalities

Union des producteurs agricoles

MINUTES OF PROCEEDINGS

A copy of the relevant Minutes of Proceedings (Meetings Nos. 8, 9, 12, 13, 15, 19, 21, 22 and 23) is tabled.

Respectfully submitted,

Lee Richardson, MP
Chair

Canada-US Relations

Peter Julian, MP

Supplementary & Dissenting Opinion – NDP

June 10, 2009

Supplementary Opinion: CANADA-US BORDER ISSUES AND BLACK LIQUOR

The report of the Standing Committee lacks vision for the trading relationship between Canada and the United States. The NDP proposes a better relationship between the two countries, based on fair trade, so that the huge volume of business going back and forth across the border is to the benefit of all Canadians and Americans, and that it respects strong labour and social rights and environmental standards. The legacy of NAFTA and unregulated free trade is clear and unequivocal most Canadians are poorer. The report is too animated by the philosophy of the Security and Prosperity Partnership that ultimately aims to lower Canadian standards and continue the disastrous legacy of NAFTA.

The NDP would like to add its own suggestions and solutions regarding the border issue between Canada and the United States. With regards to the **Western Hemisphere Travel Initiative**, the NDP has proposed that the Government reduce passport fees to a level of cost recovery only, that passport life be extended from five years to ten years, and that a coordinated advertising and marketing strategy be put in place for border towns as a counterweight to any drop in cross-border day-tripping. These easy to adopt measures would go a long way to address some of the frustration experienced by Canadians under the new border rules.

In order to make our border more efficient and effective, the Government should also create a mechanism for monitoring border traffic and establish protocols and policy to relieve excessive wait times. The NDP believes that the Windsor-Detroit border in particular, the busiest crossing in North America, should have a public authority created to provide oversight and governance over the border in the public interest.

Finally, with regards to the militarization of the border, the NDP stresses that US border agents operating in Canada must not be allowed to carry or use any arms that Canadian agents do not use. Furthermore, the Government must ensure that only Canadian border agents arrest and detain Canadians in Canada.

The report of the Standing Committee expressed concern that unfair **black liquor** loophole which constitutes a to the U.S. forestry industry will not be closed before it is set to expire in December 2009. However, Guy Caron (National Representative, Special Projects, Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada) made a strong case that the tax credit could be renewed for a few more years. The NDP feels the Government should establish a contingency plan in the event that it is renewed this December.

Dissenting Opinion: CHAPTERS 11 AND CHAPTER 19 of NAFTA, ENERGY, THE SECURITY AND PROSPERITY PARTNERSHIP, AND A FAIR TRADE VISION FOR CANADA-US TRADE

One of the single most egregious chapters in the NAFTA, **Chapter 11** gives incredible investor right privileges to corporations to sue democratically elected governments for legitimate regulation and policy-implementation in the public interest. The record of this model is one of abject failure for the

citizens of Canada; it has resulted in a variety of past and ongoing cases against the Governments of Canada and the Provinces that severely restrict the ability of sovereign, democratic governments and parliaments to act in the public interest and uphold the most basic principles of democracy.

The Dow Chemical case currently making headlines is the latest attempt by corporations to undermine the work of democratically elected governments through Chapter 11. Dow Chemical Company has launched a Chapter 11 case against the Government for \$2 million in compensation due to a Government of Quebec ban on pesticides. Dow claims that the banning of a pesticide ingredient, 2,4-D, considered dangerous by the Quebec government, will hurt its profits. This type of challenge against a policy so clearly in the public interest is exactly why Chapter 11 is a blight on our democracy.

Though the United States has moved away from these extreme investor-state provisions, they are still used by the Government in all bilateral free trade agreements negotiated by Canada with countries around the world.

The dispute resolution mechanism in NAFTA has been the subject of criticism for some time; in fact, in 2005, the predecessor to this Standing Committee submitted a report to Parliament on its dysfunctional and the urgent need for a resolution.¹ Interestingly, this was even *before* the final Softwood Lumber Agreement came into effect in 2006.

At the time, the Subcommittee remarked, among other things, that **Chapter 19** lacked clear criteria, was stuck hearing the same cases over and over, was taking far too long to consider cases, was abusing the extraordinary challenges committee as a court of appeal, was stacked with biased US-appointees, and was generally being subverted by the United States. As Dr. Elliot Feldman (who testified before this Committee again before the publication of this report) said in 2005:

“U.S. private interests believe they would have fared better in U.S. courts [than under Chapter 19].” As a result, he added, “the United States has refused to negotiate anything like [Chapter 19] with anyone else and regrets having negotiated it with Canada and having extended it to Mexico.” Instead, “(t)he United States, therefore, wants to destroy Chapter 19 and has been trying to do so for the last ten years.”²

The disastrous **Softwood Lumber Agreement** that came into effect in 2006 and left almost \$1 billion in retained illegally levied tariffs in the United States, is proof enough that Chapter 19 has been rendered irrelevant, which is costing Canada billions of dollars and countless jobs. Recently, witnesses before this Committee testified that in addition to already having been forced to pay \$68 million in damages under the arbitration system of the Agreement, further cases could soon see damages upwards of \$1 billion going to the United States- right out of the pockets of Canadian taxpayers. This, at a time when the forestry industry is in crisis thanks to the economic recession.

Under the **proportionality clause of NAFTA**, Canada is forced to supply oil to the United States in proportion to its domestic supply. This would mean that in the case of an energy shortage, Canada would have to continue supplying oil proportionally to the United States, even if the lights were going out across the country. This severe constraint on our national sovereignty has left Canada without a national energy policy- the only NAFTA country without one. This is a serious blind spot in Canada’s energy and sovereignty policy that urgently requires attention- before an energy shortage or crisis rocks

¹ “Dispute Settlement In The NAFTA: Fixing An Agreement Under Siege,” *Report of the Standing Committee on Foreign Affairs and International Trade, Subcommittee on International Trade, Trade Disputes and Investment, Chair John Cannis, MP, May 2005.*

² *Ibid.*, p 6.

the country and we are left scrambling.

The report of the Standing Committee makes ambiguous reference to the **Security and Prosperity Partnership (SPP)**- the NAFTA plus attempt by corporate CEOs to collude, behind closed doors, with the government to lower Canadian standards by merging them with US standards in a myriad of areas of legitimate public interest. The overwhelming public opposition and outcry to the undemocratic process of the SPP, which was never submitted to Parliament, provides lessons that this Committee ought to consider. An undemocratic, corporate-driven race to the bottom was the intent of the SPP and Canadians from the grassroots and civil society rejected it in a broad coalition. The SPP was the wrong way to approach Canada-US-Mexico trade relations and closer cooperation needs to aim to *raise* standards, not lower or discard them altogether.

The simple fact is the United States is a much larger market than Canada and the danger is always that the larger market dictates standards and practices to the smaller one. The NDP stands for a fair trade solution, one that uses trade in a cooperative model to boost the standards of living in both countries, not lower them. NAFTA has failed; it is time to envision a better relationship between Canada and the United States.

The NDP advocates a race to the top- not to the bottom. A clear, negotiated framework of high standards and regulation for trade and commerce between the two nations is the only way to reverse the tarnished history of NAFTA. When it comes to workers' rights, a living wage, environmental standards, cap and trade markets or energy issues, Canada needs to sit at the table with the United States and work together to arrive at higher, superior standards that raise both countries and are sustainable. It is time to end the dogmatic deregulation and lowering of standards that has lead to a financial meltdown and the worst recession since World War II. The fact is the weak environmental and labour sides agreements to NAFTA have done nothing to improve the environment or ameliorate workers' lives and are effectively useless. Stronger standards, in the core text of an agreement, are needed. However, the record of the Conservative Government on standards, safety and the environment, especially when it comes to trade, is appalling. It continually negotiates bilateral free trade agreements that place labour and environmental rights in neutered side-agreements that have no teeth or effect.

The European Union is providing us with a better model for higher standards- there, a ``California`` effect has occurred within the EU to export higher environmental standards to EU members, *not through the market, but through political initiative*. High standards in countries like Germany, for instance, have served as unilateral trade barriers to other EU states, prompting them to raise their own standards- all through the supranational body of the EU.³

Fair trade means new trade rules and agreements that promote sustainable practices, domestic job creation, and healthy working conditions while allowing us to manage the supply of goods, promote democratic rights abroad, and maintain democratic sovereignty at home. There is no better place to start than with our largest and most important trading partner- the well-being of the future generations of Canada and the United States depend on it, especially since the new Obama administration in Washington provides a hopeful opportunity for change.

³ David Vogel and Robert A. Kagan eds., *Dynamics of Regulatory Change: How Globalization Affects National Regulatory Politics*, Los Angeles: University of California Press, 2004, p 12.

A bilateral fair trade relationship between Canada and the United States must therefore address more than just the problem areas like the legacies of NAFTA. It must rely first and foremost on a fair sharing of added value produced by trade, within a context of sustainable development. This cannot be left to the whims of the market- in this case, a few dozen corporations that control the bulk of our trade with the United States. High and fair standards for labour, the environment, and consumer and health protection lead to fair trade. These are, of course, a direct result of government policy- it requires, as has been illustrated forcefully by James Galbraith, planning.⁴ The need is for a democratic framework and institutions that can bring those positive changes- not NAFTA, or the Security and Prosperity Partnership- but a transparent set of cooperative institutions that do not abandon the sectoral approach, and which are accountable to our respective legislative bodies.

Such Canada-US commissions working on cap-and-trade, the border, the auto-sector, and other issues, would be independent of the executive branch, so as to eliminate the possibility for abuse, but also *accountable* to Parliament, to keep them as democratic and transparent as possible. Some fair trade institutions actually already exist within Canada- look at the Canadian Wheat Board, for example.

The other major area for work is procurement, an issue that affects tens of billions of dollars of trade between Canada and the United States.

The report notes concerns about “rising US protectionism” with respect to the “Buy America” provisions in recent stimulus spending, but then documents a few pages later that this trend is worldwide. In fact, 17 members of the G-20 have enacted some form of legislation to safeguard their markets in the face of the current economic downturn.⁵ The NDP believes that a “Buy America,” “Buy Canadian,” and a joint “Buy North American” program will help Canada and the U.S. ensure that their spending and stimulus legislation go to the right targets. Erin Weir of the United Steelworkers and Progressive Economics Forum advocated before the committee that a “Buy Canada” policy, with an exception for the U.S. in exchange for a Canadian exception in any “Buy America” legislation, would be a way to ensure that procurement money is spent wisely.⁶

We need a **procurement policy** that is not mutually exclusive. There are three dimensions in Canada however: local, provincial, and national. Therefore, it is not only about the WTO, but also about agreements between municipalities, provinces, American States, and other levels of government. For example, Australia has negotiated procurement agreements with some 33 American states (Canada has agreements with none). The federal government in Canada needs to convene meetings to allow similar agreements to be concluded. The NDP believes that proportions of locally made versus foreign made procurement need to be established, negotiated, and enshrined between jurisdictions in order to strike the right balance between our economies.

⁴ James K. Galbraith, *Predator State: How Conservatives Abandoned the Free Market and Why Liberals Should Too*, Toronto: Free Press, 2008, pp 164-175.

⁵ Elisa Gamberoni and Richard Newfarmer, “Trade Protection: Incipient but Worrisome Trends,” *TradeNotes*, The World Bank, March 2nd, 2009.

⁶ Committee Testimony, Meeting #19, 14 May 2009.

All of this is in contrast to the Security and Prosperity Partnership, which was a cloaked, undemocratic process of bureaucracy controlled by corporate interests and never submitted to the public for consideration. Years of conservative economics have undermined the public sector and eroded many of the most important public institutions of Canadian society. We are proposing a renewal of the public sphere through a partnership for fair trade and sustainable development.

It is a new way of doing business, because more of the same will not help us anymore.

d'achat national canadienne et une politique conjointe d'achat en Amérique du Nord aideraient le Canada et les États-Unis à mieux cibler leurs dépenses et leurs plans de relance. Témoignant devant le Comité, Erin Weir, du Syndicat des Métallurgistes et du Progressive Economics Forum, s'est dit d'avis qu'une politique d'achat national canadienne exemptant les États-Unis en échange d'une exemption du Canada dans toute politique d'achat national américaine constituerait un moyen de s'assurer que l'argent des marchés publics est judicieusement dépensé⁶.

Nous avons besoin d'une politique d'approvisionnement qui ne soit pas mutuellement exclusive. Le Canada a cependant trois dimensions : locale, provinciale et nationale. Par conséquent, il s'agit non seulement de l'OMC, mais aussi des ententes entre municipalités, provinces, États américains et autres paliers de gouvernement. Par exemple, l'Australie a négocié des accords d'approvisionnement avec 33 États américains (alors que le Canada n'en a négocié aucun). Notre gouvernement fédéral devrait organiser des réunions pour que de telles ententes soient possibles. Le NPD croit qu'il est nécessaire de définir, de négocier et d'établir des proportions de biens locaux par opposition aux biens étrangers afin d'en arriver à un juste équilibre entre nos économies.

Quel contraste entre ce qui précède et le Partenariat pour la sécurité et la prospérité, processus bureaucratique secret et antidémocratique qui est contrôlé par des sociétés et n'a jamais été soumis à l'examen du public. Des années de mesures économiques conservatrices ont sapé le secteur public et ont affaibli beaucoup des institutions publiques les plus importantes de la société canadienne. Nous proposons un renouveau de la sphère publique fondé sur un partenariat pour le commerce équitable et le développement durable.

C'est une nouvelle façon d'agir, car le statu quo ne peut plus nous aider.

L'Union européenne nous offre un meilleur modèle de normes élevées : l'effet « Californie » qui s'est manifesté au sein de l'UE a entraîné l'exportation de normes environnementales plus élevées aux pays membres, non par l'entremise du marché, mais grâce à l'initiative politique. Les normes élevées adoptées par des pays tels que l'Allemagne, par exemple, ont joué le rôle de barrières commerciales unilatérales pour les autres pays de l'UE, les incitant à relever leurs propres normes dans le cadre supranational de l'Union.³

Le commerce équitable désigne de nouvelles règles et ententes commerciales favorisant des pratiques durables, la création d'emplois intérieurs et l'établissement de conditions de travail saines, tout en nous permettant de gérer l'offre de biens, de promouvoir les droits démocratiques à l'étranger et de préserver la souveraineté démocratique chez nous. Nous ne pouvons mieux faire que de commencer par notre partenaire commercial le plus important. Le bien-être des générations futures de Canadiens et d'Américains en dépend, surtout depuis que l'arrivée au pouvoir du nouveau gouvernement Obama permet d'espérer des changements positifs à Washington.

Des relations bilatérales axées sur le commerce équitable entre le Canada et les États-Unis doivent donc aller au-delà des difficultés telles que les problèmes que nous a légués l'ALENA. Elles doivent se fonder d'abord et avant tout sur un partage équitable de la valeur ajoutée produite par le commerce, dans un contexte de développement durable. Cela ne peut pas être laissé aux caprices du marché, c'est-à-dire au gré de quelques dizaines de sociétés qui contrôlent l'essentiel de notre commerce avec les États-Unis. Des normes élevées et équitables pour les travailleurs, l'environnement, les consommateurs et la santé mènent à un commerce équitable. De toute évidence, de telles normes sont un résultat direct de la politique du gouvernement : elles exigent de la planification, comme l'a montré James Galbraith d'une façon très convaincante⁴. Nous avons besoin d'un cadre démocratique et d'institutions pouvant instaurer ces changements positifs. Nous avons besoin non de l'ALENA ni du Partenariat pour la sécurité et la prospérité, mais d'un ensemble transparent d'institutions coopératives qui ne s'écartent pas de l'approche sectorielle et qui rendent compte de leurs activités à nos organes législatifs respectifs.

Les commissions canado-américaines qui s'occuperaient du système de plafonds et d'échanges, de la frontière, du secteur de l'automobile et d'autres questions seraient indépendantes de l'exécutif, ce qui écarterait les possibilités d'abus, mais auraient à rendre des comptes au Parlement, afin de rester aussi démocratiques et aussi transparentes que possible. Le Canada possède déjà quelques institutions de commerce équitable, comme la Commission canadienne du blé.

L'autre grand secteur à considérer est celui des marchés publics, qui touche des échanges de plusieurs dizaines de milliards de dollars entre le Canada et les États-Unis.

Le rapport du Comité s'inquiète de « la résurgence du protectionnisme américain » dans le cadre des dispositions d'achat national du récent plan de relance des États-Unis, mais indique quelques pages plus loin que la même tendance se manifeste un peu partout dans le monde. En réalité, 17 membres du G20 ont adopté des mesures législatives d'une forme ou d'une autre pour protéger leurs marchés face à la crise économique actuelle⁵. Le NPD croit qu'une politique d'achat national américaine, une politique

³ David Vogel et Robert A. Kagan, éd., *Dynamics of Regulatory Change: How Globalization Affects National*

Regulatory Politics, Los Angeles, University of California Press, 2004, p. 12.

⁴ James K. Galbraith, *Predator State: How Conservatives Abandoned the Free Market and Why Liberals Should Too*, Toronto, Free Press, 2008, p. 164-175.

⁵ Elisa Gambleroni et Richard Newfarmer, « Trade Protection: Incipient but Worrisome Trends », *TradeNotes*, Banque mondiale, 2 mars 2009.

milliards de dollars et d'innombrables emplois. Des témoins qui ont récemment comparu devant le Comité ont dit qu'après avoir obligé le Canada à payer 68 millions de dollars d'indemnités aux termes du régime d'arbitrage de l'accord, celui-ci pourrait encore imposer aux contribuables canadiens de verser des dommages de plus d'un milliard de dollars aux États-Unis et ce, au moment même où notre industrie forestière est en crise à cause de la récession économique.

En vertu des **dispositions de proportionnalité de l'ALENA**, le Canada est obligé de fournir aux États-Unis du pétrole en proportion de son approvisionnement intérieur. Cela signifie qu'en cas de pénurie d'énergie, le Canada aurait l'obligation d'approvisionner proportionnellement les États-Unis, même s'il devait pour cela priver ses propres citoyens partout dans le pays. Cette grave restriction de notre souveraineté empêche le Canada d'avoir une politique énergétique nationale. Il est en fait le seul pays signataire de l'ALENA à ne pas en avoir. C'est là une grave faille de la politique énergétique et de la souveraineté du Canada, qui nécessite qu'on s'en occupe d'urgence avant qu'une pénurie d'énergie ne secoue le pays, nous laissant dans une situation extrêmement précaire.

Le rapport du Comité permanent fait des allusions ambiguës au Partenariat pour la sécurité et la

prospérité (PSP), qui représente une tentative « ALENA Plus » des dirigeants d'entreprise de compléter en secret avec le gouvernement pour abaisser les normes canadiennes dans une multitude de domaines d'intérêt public, en les harmonisant avec celles des États-Unis. Le tollé général soulevé par le processus antidémocratique du PSP, qui n'a jamais été présenté au Parlement, devrait constituer une leçon à retenir pour le Comité. Le PSP avait pour objet de se lancer dans une course vers le fond sous la conduite des sociétés, mais une vaste coalition de Canadiens de la base et de représentants de la société civile l'a rejeté. Le PSP était un mauvais moyen d'aborder les relations commerciales Canada-États-Unis-Mexique. Une coopération plus étroite doit viser à relever les normes, et non à les abaisser ou à les éliminer carrément.

Le fait est que les États-Unis ont un marché beaucoup plus important que celui du Canada : nous courons donc toujours le risque que le grand marché veuille imposer ses normes au petit. Le NPD préconise la solution du commerce équitable, qui utilise le commerce dans un modèle coopératif pour améliorer le niveau de vie des deux pays, et non pour l'abaisser. L'ALENA a échoué. Il est temps d'envisager de meilleures relations entre le Canada et les États-Unis.

Le NPD souhaite que nous nous lancions dans une course vers le sommet, et non vers le fond. Un cadre négocié clair de normes élevées et de réglementation du commerce entre les deux pays est le seul moyen de remplacer la réputation ternie de l'ALENA. Quand il s'agit des droits des travailleurs, du salaire vital, des normes environnementales et d'un système de plafonds et d'échanges dans le domaine de l'énergie, le Canada doit négocier avec les États-Unis pour en arriver à des normes supérieures qui avantagent les deux pays et qui soient durables. Il est temps de mettre fin à la déréglementation dogmatique et à l'abaissement des normes qui nous a conduits à la crise financière et à la pire récession que nous ayons connue depuis la Seconde Guerre mondiale. Le fait est que les faibles accords parallèles sur l'environnement et le travail qui accompagnent l'ALENA n'ont rien fait pour améliorer l'environnement ou le niveau de vie des travailleurs et sont donc inutiles en pratique. Nous avons besoin de normes plus énergiques dans le texte même de l'accord. Toutefois, les antécédents du gouvernement conservateur en matière de normes, de sécurité et d'environnement, surtout dans le domaine commercial, sont épouvantables. Il n'a pas cessé de négocier des accords bilatéraux de libre-échange qui relèguent les droits des travailleurs et la protection de l'environnement à des ententes subsidiaires stériles sans pouvoir et sans effets.

L'une des plus fameuses parties de l'ALENA, le chapitre 11, confère aux investisseurs l'incroyable droit de poursuivre des gouvernements démocratiquement élus à cause des règlements et des politiques légitimes qu'ils adoptent dans l'intérêt public. Les antécédents enregistrés à cet égard constituent un échec cuisant pour les citoyens du Canada, ayant donné lieu à toute une série de procès, dont certains sont encore en cours, contre le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces. Ces affaires ont imposé de graves restrictions sur la capacité de gouvernements et de parlements démocratiques souverains d'agir dans l'intérêt public et de faire valoir les principes les plus élémentaires de la démocratie.

L'affaire Dow Chemical, qui fait actuellement les manchettes, constitue la plus récente d'une société qui cherche à saper l'action d'un gouvernement démocratiquement élu en invoquant le chapitre 11. La société Dow Chemical poursuit le gouvernement pour 2 millions de dollars, en vertu du chapitre 11, à cause de la décision du gouvernement du Québec d'interdire l'utilisation des pesticides. Dow soutient que l'interdiction de l'herbicide 2,4-D, considéré dangereux par le gouvernement du Québec, fera baisser ses bénéfices. Ce type de contestation d'une politique si clairement conçue dans l'intérêt public montre exactement pourquoi le chapitre 11 ternit notre démocratie.

Même si les États-Unis s'écartent maintenant de ces dispositions extrêmes sur les relations entre les investisseurs et les États, le gouvernement du Canada s'en sert encore dans tous les accords bilatéraux de libre-échange négociés avec d'autres pays du monde.

Le mécanisme de règlement des différends de l'ALENA est critiqué depuis un certain temps. En fait, le prédecesseur du Comité permanent avait présenté au Parlement en 2005 un rapport sur les lacunes de ce mécanisme et la nécessité de trouver d'urgence une solution¹. Il est intéressant de signaler que ce rapport a été publié avant l'entrée en vigueur, en 2006, du dernier accord sur le bois d'œuvre résineux. Le Sous-comité avait alors noté, entre autres, que le chapitre 19 manquait de critères clairs, permettait qu'une même cause soit jugée à répétition, imposait des délais beaucoup trop longs pour l'examen des cas, autorisait abusivement le recours au comité de contestation extraordinaire comme tribunal d'appel ainsi que la nomination de délégués américains partiaux au sein des groupes spéciaux et était, d'une façon générale, exploité par les États-Unis à ses propres fins. M. Elliot Feldman (qui a comparu encore devant le Comité avant la publication de ce rapport) avait dit en 2005 :

« Les intérêts privés américains croient qu'ils seraient mieux servis par les tribunaux américains [qu'en vertu du chapitre 19]. [...] Les États-Unis ont refusé de négocier quoi que ce soit de similaire avec quelque autre partenaire, et regrettent de l'avoir négocié avec le Canada et appliqué au Mexique. [Ils] désirent donc éliminer le chapitre 19, ce qu'ils tentent de faire depuis dix ans ».²

Le désastreux Accord sur le bois d'œuvre résineux, qui est entré en vigueur en 2006 et qui a permis aux États-Unis de s'approprier près d'un milliard de dollars de droits illégalement perçus, témoigne suffisamment du fait que le chapitre 19 n'a plus aucune valeur, ce qui fait perdre au Canada des

¹ « Règlement des différends dans l'ALENA : Rendre viable un accord en état de siège », Rapport du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, Sous-comité du commerce international, des différends commerciaux et des investissements internationaux, John Cannis, député, président, mai 2005.

² Ibid., p. 8.

Les relations Canada-États-Unis

Peter Julian, député

Opinions supplémentaire et dissidente – NPD

Le 10 juin 2009

Opinion supplémentaire : QUESTIONS RELATIVES À LA FRONTIÈRE ET LIQUEUR NOIRE

Le rapport du Comité permanent manque de vision au sujet des relations commerciales entre le Canada et les États-Unis. Le NPD propose une meilleure relation entre les deux pays, fondée sur le commerce équitable, pour que l'énorme volume d'échanges de part et d'autre de la frontière profite à tous les Canadiens et à tous les Américains et respecte des normes élevées en matière de droit des travailleurs, de droits sociaux et de protection de l'environnement. Les effets de l'ALENA et d'un libre-échange non réglementé sont clairs et sans équivoque : la plupart des Canadiens se sont appauvris. Le rapport du Comité permanent est trop inspiré par la philosophie du Partenariat pour la sécurité et la prospérité qui vise, en définitive, à abaisser les normes canadiennes et à maintenir le désastreux héritage de l'ALENA.

Le NPD souhaite ajouter ses propres suggestions et solutions au sujet des questions ayant trait à la frontière entre le Canada et les États-Unis. En ce qui concerne l'initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, le NPD a proposé au gouvernement de ramener les frais d'obtention d'un passeport au niveau du recouvrement des coûts, de porter de 5 à 10 ans la période de validité du passeport et de mettre en place une stratégie coordonnée de publicité et de commercialisation afin de dédommager les villes frontalières de toute baisse des visites transfrontalières d'une journée. Ces mesures faciles à mettre en œuvre apaiseraient dans une grande mesure les frustrations ressenties par les Canadiens à cause des nouvelles règles appliquées à la frontière.

Pour augmenter l'efficacité de notre frontière, le gouvernement devrait également créer un mécanisme de surveillance du trafic frontalier et prévoir des politiques et des protocoles destinés à raccourcir les temps d'attente excessifs. Le NPD croit en particulier que le poste Windsor-Detroit, où le trafic frontalier est le plus important en Amérique du Nord, devrait être placé sous le contrôle d'une administration publique chargée de le gérer dans l'intérêt public.

Enfin, en ce qui concerne la militarisation de la frontière, le NPD insiste pour que les agents des services frontaliers américains opérant en territoire canadien ne soient pas autorisés à porter ou à utiliser des armes que les agents canadiens n'utilisent pas. De plus, le gouvernement devrait veiller à ce que seuls les agents des services frontaliers canadiens soient autorisés à arrêter et à détenir des Canadiens au Canada.

Dans son rapport, le Comité permanent se dit préoccupé par le fait que le gouvernement des États-Unis ne mettra probablement pas fin à l'échappatoire fiscale injuste relative à la liqueur noire, qui constitue une subvention pour l'industrie forestière américaine, avant l'expiration, en décembre 2009, du crédit d'impôt correspondant. Toutefois, Guy Caron (représentant national, Projets spéciaux, Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier) a présenté des arguments sérieux à l'appui de la thèse selon laquelle le crédit d'impôt pourrait être reconduit pendant quelques années. Le NPD estime que le gouvernement devrait prévoir un plan d'urgence à mettre en œuvre au cas où le crédit d'impôt serait reconduit en décembre prochain.

PROCÈS-VERBAUX

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents (séances n^{os} 8, 9, 12, 13, 15, 19, 21, 22 et 23) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Lee Richardson, député

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Organisations et individus

Association des municipalités rurales de la Saskatchewan

Canada Beef Export Federation

Chambre de commerce du Canada

Union des producteurs agricoles

15	2009/04/23	Canadian Cattlemen's Association Dennis Laycraft, vice-président directeur John Masswohl, directeur, Relations gouvernementales et internationales Conseil canadien du porc Jurgen Preugschas, président Martin Rice, directeur exécutif Agri-Tragabilité Québec inc. Linda Marchand, directrice générale Conseil des viandes du Canada James M. Laws, directeur général Levinoff-Colbex S.E.C. Brian Read, directeur général À titre personnel Elliot Feldman, avocat spécialisé en droit commercial, Baker & Hostetler LLP Manufacturiers et exportateurs du Canada Jayson Myers, président Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier Guy Caron, représentant national, Projets spéciaux Syndicat des Métallos Erin Weir, économiste
		19

ANNEXE A

LISTE DES TÉMOINS

Organisations et individus	Date	Réunion
----------------------------	------	---------

Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international 2009/03/10 8

Deborah Lyons, directrice générale,
Affaires commerciales avec l'Amérique du Nord
Martin Moen, directeur,
Affaires commerciales avec l'Amérique du Nord
Don Stephenson, sous-ministre adjoint,
Politique et négociations commerciales
Callie Stewart, directrice adjointe,
Règlements et obstacles techniques

Chambre de commerce du Canada 2009/03/12 9

Shirley-Ann George, première vice-présidente,
Politiques

Ryan Stein, directeur,
Affaires internationales et politique du commerce

Association de l'industrie touristique du Canada
Christopher Jones, vice-président,
Affaires publiques

Randy Williams, président-directeur général

Conseil canadien des chefs d'entreprise 2009/03/31 12

Sam Boutziouvis, vice-président,
Economie et commerce international

David Stewart-Patterson, vice-président directeur

Manufacturiers et exportateurs du Canada

Jean-Michel Laurin, vice-président,
Politiques d'affaires mondiales

Alliance canadienne du camionnage

David Bradley, président-directeur général

Ron Lennox, vice-président,
Commerce et sécurité

Canada Beef Export Federation 2009/04/02 13

Ted Haney, président

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

Le gouvernement du Canada devrait multiplier les démarches pour mieux sensibiliser le gouvernement américain et le Congrès des États-Unis aux problèmes associés à la frontière canado-américaine et aux conséquences, pour nos deux pays, du « resserrément » de la frontière.

Recommandation 2

Le gouvernement du Canada devrait prendre l'initiative de proposer des solutions aux problèmes qui se posent à la frontière canado-américaine en cherchant notamment comment faciliter les échanges commerciaux tout en respectant le double impératif de sécurité et de souveraineté.

Recommandation 3

Le gouvernement du Canada devrait mesurer les effets de la déclaration obligatoire du pays d'origine sur l'agriculture et les industries canadiennes, et communiquer ces informations aux autorités du département de l'Agriculture des États-Unis au cours de leur présent examen. Après que le département conclut son examen, le gouvernement du Canada doit s'assurer d'avoir accès aux résultats aussitôt que possible et doit profiter de l'occasion pour en discuter avec l'USDA.

Pour ce qui est de la question des règles d'origine, nous pensons que le Canada doit dresser la liste des conséquences, sur les industries concernées du Canada et des Etats-Unis, des mesures adoptées récemment par les Etats-Unis en la matière. La période d'examen courante de six à neuf mois offre au Canada l'occasion d'exposer à l'administration américaine les effets fâcheux des exigences de déclaration du pays d'origine sur les producteurs des deux côtés de la frontière.

Recommandation 3

Le gouvernement du Canada devrait mesurer les effets de la déclaration obligatoire du pays d'origine sur l'agriculture et les industries canadiennes, et communiquer ces informations aux autorités du département de l'Agriculture des Etats-Unis au cours de leur présent examen. Après que le département conclut son examen, le gouvernement du Canada doit s'assurer d'avoir accès aux résultats aussitôt que possible et doit profiter de l'occasion pour en discuter avec l'USDA.

Il est intéressant de noter que, durant notre étude, les personnes que nous avons entendues à Ottawa ont soulevé d'autres questions concernant les relations économiques entre le Canada et les Etats-Unis, notamment au sujet de l'ALENA, qui mériteraient d'être examinées. Mentionnons pour mémoire le règlement des différends d'après eux qu'on s'y attarde. Mentionnons pour mémoire le règlement des différends entre un investisseur et un Etat aux termes du chapitre 11, l'éventualité d'une renégociation des dispositions de l'ALENA sur le travail et sur l'environnement, le mécanisme de règlement des différends prévu aux chapitres 19 et 20, le rapport entre l'ALENA et le différend de longue date au sujet du bois d'œuvre et enfin l'éventualité de la négociation de nouvel accord à caractère économique entre le Canada et les Etats-Unis — qui pourrait remplacer l'ALENA ou l'emporter sur celui-ci et réglerait les problèmes actuels à caractère économique, social et environnemental qui concernent les deux pays. Ces questions débordent le cadre de la présente étude, mais elles méritent que le gouvernement du Canada s'y intéresse et pourraient faire l'objet de travaux futurs du Comité.

Cependant, les États-Unis ont adopté ces dernières années un certain nombre de politiques, de règlements et de mesures répondant principalement à un souci de sécurité. Ces mesures, et les problèmes d'infrastructure frontalière toujours non résolus, transforment progressivement la frontière canado-américaine qui, autrefois relativement facile à traverser, est devenue une véritable entrave à la libre circulation des marchandises, des services et des personnes.

C'est pour cette raison que le Comité permanent du commerce international a entrepris cette étude des questions relatives à la frontière canado-américaine. Il faut trouver le juste milieu entre l'impératif de sûreté et de sécurité, d'une part, et la préservation d'une relation commerciale ouverte qui permet de créer des emplois dans les deux pays et contribue à la compétitivité de l'Amérique du Nord, d'autre part. À notre avis, on a fait une place excessive à l'impératif de sûreté et de sécurité. Tout en respectant les préoccupations légitimes des Américains sur le plan de la santé et de la sécurité, nous avons voulu, par notre étude, rappeler à nos homologues américains l'importance des relations commerciales canado-américaines et les coûts économiques des obstacles qui entravent le commerce et l'investissement.

Parmi les témoins que nous avons entendus à Ottawa, plusieurs ont fait valoir que le Canada ne doit pas relâcher ses efforts de lobbying à Washington. On nous a dit que certains membres du Congrès des États-Unis ne sont pas au courant des problèmes qui se posent à la frontière canado-américaine et qu'ils ne sont pas conscients des conséquences, sur l'économie américaine, des mesures qui entravent la libre circulation des marchandises, des biens et des personnes à la frontière. Le gouvernement du Canada et les députés ont redoublé d'efforts, ces derniers mois, pour sensibiliser les Américains aux questions de commerce et de frontière, mais il faudra continuer de travailler en ce sens si nous voulons que nos deux pays finissent par régler les problèmes décrits dans le présent rapport.

Recommandation 1

Le gouvernement du Canada devrait multiplier les démarches pour mieux sensibiliser le gouvernement américain et le Congrès des États-Unis aux problèmes associés à la frontière canado-américaine et aux conséquences, pour nos deux pays, du « resserrement » de la frontière.

Recommandation 2

Le gouvernement du Canada devrait prendre l'initiative de proposer des solutions aux problèmes qui se posent à la frontière canado-américaine en cherchant notamment comment faciliter les échanges commerciaux tout en respectant le double impératif de sécurité et de souveraineté.

2. Le message du Comité à Washington

Le Comité a exprimé ses préoccupations devant la montée du protectionnisme et le sentiment anti-libre échange qu'incarne la législation américaine courante. Les membres du Comité ont dit à leurs homologues américains que, à cause des dispositions sur l'achat de produits américains, les municipalités canadiennes adoptent des résolutions garantissant un accès réciproque à leur propre marché aux fournisseurs de pays qui donnent accès à leur marché aux entreprises canadiennes. La municipalité de Halton Hills a été la première à le faire. Elle a adopté le 15 avril 2009 la résolution suivante, qui a été présentée à, et adoptée par, la Fédération canadienne des municipalités lors de son congrès annuel qui a eu lieu du 5 au 8 juin 2009 :

... la Ville de Halton Hills adopte une résolution demandant que toutes les municipalités du Canada se donnent une politique d'approvisionnement suivant laquelle, pour tous les ouvrages d'infrastructure canadiens réalisés par des municipalités, y compris les ouvrages à caractère environnemental concernant l'adduction d'eau et le traitement des eaux usées, les produits et matériaux requis seront achetés uniquement auprès d'entreprises dont le pays d'origine n'impose aucune restriction à l'endroit des produits et matériaux fabriqués au Canada, et ce, de manière à encourager des pratiques commerciales ouvertes, justes et compétitives à l'échelle mondiale¹⁶.

Certains témoins ont fait valoir que les mesures de rétorsion de ce genre ne sont pas dans l'intérêt du Canada à long terme, mais on nous a dit aussi qu'elles peuvent constituer un outil utile dans les négociations avec les États-Unis. Si les entreprises américaines constatent qu'elles ont un accès restreint aux marchés publics canadiens provinciaux et municipaux, la politique d'achat national des Américains pourrait perdre des partisans. Le Comité a rappelé aux membres du Congrès que si les provinces et les municipalités canadiennes prenaient de telles mesures, les entreprises américaines pourraient se trouver privées de la possibilité de décrocher des marchés publics au Canada et qu'elles vont certainement avoir de plus en plus de mal à vendre leurs produits sur le marché canadien.

CONCLUSION

Le Canada et les États-Unis ont la plus importante et la plus vaste relation commerciale du monde. Plus de 1,6 milliard de marchandises franchissent quotidiennement la frontière canado-américaine. La majorité des échanges concerne non pas des produits finis, mais des intrants et des composants, ce qui témoigne du degré élevé d'intégration des deux économies. Des millions d'emplois, des deux côtés de la frontière, dépendent de la fluidité des échanges de biens et de services entre les deux pays.

Les dispositions d'achat national de l'ARRA font double emploi avec deux autres lois américaines sur le contenu national, les lois Buy American et Buy America.¹³ L'ALENA. En conséquence, d'un point de vue historique, il paraît probable que les dispositions d'achat national de l'ARRA seront elles aussi confirmées aux termes des accords commerciaux internationaux entre le Canada et les États-Unis.

En outre, plusieurs autres projets de loi dont est saisi le 111^e Congrès¹⁴ semblent limiter la possibilité pour les entreprises canadiennes de répondre aux appels d'offres relatifs à des marchés publics américains. On pense notamment au *Water Quality Investment Act* qui prévoit l'affectation de 13,5 milliards de dollars sur cinq ans à des projets d'amélioration de l'approvisionnement en eau potable et du traitement des eaux usées des municipalités, qui concerne directement les entreprises canadiennes qui participent actuellement à la construction d'ouvrages dans ce secteur aux États-Unis.

En outre, le Comité a appris que l'OMC a dénombré 137 cas dans le monde d'augmentation des droits, d'imposition de nouvelles barrières non tarifaires ou de nouvelles restrictions concernant les marchés publics depuis que les dirigeants du G-20 s'étaient engagés en novembre 2008 justement à ne pas prendre de mesures de ce genre. En particulier, le président de Manufacturiers et Exportateurs du Canada Jayson Myers a dit au Comité que, en dépit de l'engagement du président Obama de ne pas restreindre l'accès au marché américain, les dispositions d'achat national ont pour effet de restreindre considérablement l'accès des exportateurs canadiens aux marchés publics des municipalités et des États.¹⁵

13 Le *Buy American Act* a été promulgué en 1933 et, dans son état actuel, s'applique uniquement aux marchés publics et aux projets de construction couverts par le Federal Acquisition Regulation. Aux termes de cette loi, 51 p. 100 des éléments constitutifs des fournitures et des matériaux de construction doivent être fabriqués aux États-Unis pour que le produit final réponde aux exigences de contenu national. La seconde loi, la loi Buy America, a été promulguée en 1964 et s'applique maintenant principalement aux subventions octroyées aux États et aux collectivités locales par la Federal Transit Administration (FTA). Aux termes de cette loi, 100 p. 100 des éléments constitutifs des fournitures et des matériaux de construction doivent être fabriqués aux États-Unis pour que le produit final réponde aux exigences de contenu national. Pour de plus amples renseignements, voir Foley & Lardner LLP, « Buy American Provision in Stimulus Legislation Poses Serious Compliance Challenges for Public Works Contractors and DHS Suppliers », http://www.foley.com/publications/pub_detail.aspx?pubId=5720.

14 HR 629 Energy and Commerce Reinvestment Act; HR689 Air Force One Built in America Act; HR580 Purchasing Low Emission Vehicles for Use in Government Act; HR 595 American Steel First Act of 2009; HR 861 Strategic Targeted American Recovery and Transition Act of 2009; HR 2187 21st Century Green High-Performing Public School Facilities Act; par exemple. Ces exemples ont été cités par Manufacturiers et Exportateurs du Canada lors de l'audience du 14 mai 2009.

15 *Témoignages Réunion n° 19, 14 mai 2009.*

2. Le message du Comité à Washington

Le personnel de l'ambassade du Canada à Washington connaît à fond le dossier de la liqueur noire. D'après eux, il est peu probable que le Sénat américain adopte des mesures mettant un terme à la subvention à l'industrie des pâtes et papiers avant l'expiration prévue du crédit d'impôt le 31 décembre 2009.

Le Comité a abordé la question durant ses diverses rencontres avec des membres du Congrès. Dans de nombreux cas, le Comité a essentiellement sensibilisé ses interlocuteurs à la question, mais certains membres du Congrès ont dit au Comité que la subvention de l'industrie des pâtes et papiers était effectivement un effet secondaire imprévu du crédit d'impôt. Ces membres du Congrès se sont dits préoccupés par le coût considérable du crédit et ont dit au Comité que le crédit avait peu de chances d'être reconduit en 2010.

B. La politique d'achat national du plan de relance américain

1. Le problème

Le 17 février 2009, le président Barack Obama promulguait le *American Recovery and Reinvestment Act of 2009* (ARRA), c'est-à-dire le plan de relance américain. Ce plan de relance de 787 milliards de dollars américains destiné à financer une vaste gamme d'activités comporte des dispositions d'achat national qui inquiètent les Canadiens, lesquels y voient la concrétisation de la résurgence du protectionnisme américain. Aux termes de ces dispositions, les produits de fer et d'acier et les produits manufacturés utilisés dans un ouvrage financé par le plan de relance doivent être produits aux États-Unis. La loi précise par ailleurs que les dispositions en question doivent respecter les obligations commerciales des États-Unis et ne peuvent donc pas contrevir aux modalités de traités comme l'ALENA ou aux engagements des États-Unis à l'OMC.

Les dispositions d'achat national contiennent d'inquiéter l'industrie canadienne parce que les marchés passés par un gouvernement infranational ne relèvent pas du chapitre 10 de l'ALENA. Cela veut dire que les dépenses engagées aux termes de l'ARRA par des États ou des administrations locales, lesquelles représentent le gros des dépenses d'infrastructure, ne feront pas l'objet d'appels d'offres ouverts pour la fourniture de produits fabriqués au Canada aux termes de l'ALENA. Le Comité a déjà été saisi de cas où des entrepreneurs américains auraient refusé tout produit fabriqué au Canada. Le Comité a entendu parler en outre d'une société canadienne de fabrication de tuyaux thermo-plastiques dont les tuyaux ont été déterrés par un entrepreneur simplement pour ne pas risquer de devoir le faire après coup si ces dispositions sont effectivement appliquées.¹²

1. Le problème

Produite durant la transformation des copeaux de bois en pâte kraft, la liqueur noire est un sous-produit de l'industrie des pâtes et papiers. Source d'énergie renouvelable, elle est exploitée depuis des dizaines d'années par l'industrie des pâtes et papiers où elle sert au chauffage et à l'éclairage des usines.

En 2005, les États-Unis ont institué un crédit d'impôt pour les énergies renouvelables de rechange aux termes du *Surface Transportation Authorization Bill* (le Highway Bill), qui vise principalement la consommation de carburant des automobiles et des camions. À cause de modifications apportées au projet de loi deux ans plus tard, l'industrie des pâtes et papiers a découvert qu'en ajoutant au moins 0,5 p. 100 de combustible fossile (généralement du diesel) à la liqueur noire qu'elle produisait déjà, elle devenait admissible au crédit d'impôt, lequel représente l'équivalent d'une subvention de 50 cents le gallon. Grâce à cette particularité du régime fiscal américain, l'industrie américaine des pâtes et papiers touche une subvention de 200 à 250 \$ la tonne de pâte. D'après Guy Caron (Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier), « [l]e coût de production actuel est d'environ 500 \$ par tonne, c'est-à-dire que le crédit d'impôt américain, présentement, subventionne à peu près la moitié des coûts de production ¹¹ ».

En théorie, le crédit d'impôt est censé promouvoir le recours aux biocarburants, mais il a en l'occurrence l'effet contraire, puisque les usines de pâtes et papiers ajoutent maintenant du diesel à une source d'énergie renouvelable qu'elles emploient depuis des dizaines d'années, ce qui va à l'encontre des visées environnementales du crédit.

On a dit au Comité que ce crédit d'impôt coûtera entre 5 et 10 milliards de dollars au Trésor américain en 2009. Censé expirer le 31 décembre 2009, ce crédit s'est révélé extrêmement coûteux et va bientôt dépasser le montant qui lui avait été alloué initialement. En outre, le secteur américain des pâtes et papiers y a réagi essentiellement en inondant le marché de produits de pâte pour maximiser l'avantage qu'il en tire. Cette surproduction a fait baisser les cours mondiaux, ce qui a défavorisé encore plus les producteurs canadiens. Pour l'industrie canadienne, ce crédit d'impôt confère un avantage injuste à l'industrie américaine, alors même que l'industrie nord-américaine des pâtes et papiers est aux prises avec un fléchissement de la demande causé par des fermetures d'usine et des licenciements massifs.

Si de nombreux membres du Congrès ont des réserves au sujet de la déclaration obligatoire du pays d'origine, d'autres en défendent le principe. Un membre du Congrès a dit que, pour plusieurs raisons, la viande américaine avait mauvaise réputation sur les grands marchés internationaux comme celui de l'Union européenne, et qu'il était donc difficile de l'exporter dans ces parties du monde. Comme le terme « produit des États-Unis » a encore un certain cachet sur le marché américain, le programme de déclaration obligatoire du pays d'origine serait nécessaire pour aider les producteurs américains à tirer parti de cet avantage pour compenser les désavantages qui leur nuisent ailleurs.

Lors de sa rencontre avec les représentants du département de l'Agriculture des États-Unis, le Comité a appris que, pour faire suite à la mise en œuvre du programme de déclaration obligatoire du pays d'origine et à la lettre décrivant les mesures volontaires, le département de l'Agriculture mène un examen, sur six à neuf mois, des répercussions de ces mesures sur l'industrie de la viande et qu'il contrôlera la réaction des entreprises et des consommateurs (pour vérifier par exemple quels segments de l'industrie appliquent les mesures volontaires)¹⁰. Cet examen signifie qu'il évitera d'imposer de nouvelles mesures à cet égard. Les membres du Comité ont demandé au département de l'Agriculture comment les entreprises canadiennes concernées pourraient participer à la collecte de l'information. On nous a dit que l'on n'avait pas encore établi de système de collecte de l'information, mais que le conseiller du secrétaire Vilsack en matière de commerce, Max Holtzman, était prêt à servir de point de contact à ce sujet.

Les membres du Comité se sont montrés très critiques de l'exécution de cet examen et ont fait part de leur opinion aux représentants du département de l'Agriculture. Ils ont fait valoir notamment que le processus d'examen ne semblait pas suivre un plan ou une méthodologie détaillée et que l'objet même de l'examen était loin d'être clair : la mise en œuvre des dispositions législatives sur la déclaration du pays d'origine ou l'application des mesures « volontaires » imposées par la suite. On a dit au Comité que le secrétaire Vilsack croit dans les solutions fondées sur la science aux problèmes de l'agriculture. À notre avis cependant, en l'absence d'une question claire, le processus d'examen des règles de déclaration obligatoire du pays d'origine contrevient aux principes les plus fondamentaux de la méthode scientifique.

AUTRES QUESTIONS

Le Comité avait initialement l'intention de borner son étude aux quatre questions liées à la frontière qui précèdent, mais d'autres ont été portées à notre attention en cours de route, durant les audiences à Ottawa et durant notre voyage à Washington. On aborde deux de ces questions ci-dessous.

viande est considérée comme provenant du pays où l'animal a été conditionné⁸. Deuxièmement, on a dit au Comité que l'ALENA contient une disposition voulant que les biens finis ne portent pas de marque indiquant la provenance des intrants⁹. L'industrie canadienne veut que les États-Unis considèrent que le lieu d'abattage des animaux détermine l'origine de la viande. Le Comité a transmis ce message à l'administration américaine et aux membres du Congrès à Washington. Il a aussi fait part de ses préoccupations devant le fait que la législation américaine mette en œuvre un ensemble d'exigences, mais que le département de l'Agriculture tente parallèlement de circonvier ces règles en imposant des normes d'étiquetage « volontaires » plus strictes dont le non-respect pourrait comporter des conséquences.

Les réactions à ce message ont été contradictoires, et le Comité a constaté que les membres du Congrès ne connaissent pas tous très bien les règles de déclaration obligatoire du pays d'origine et ne s'intéressent pas tous à la question. Certains représentants américains de l'industrie et certains membres du Congrès ont dit souscrire à la position du Canada au sujet de la déclaration obligatoire du pays d'origine, mais d'autres étaient contre ou n'étaient pas au courant de la question.

Les membres du Comité ont profité de l'occasion pour rappeler à leurs homologues américains l'existence du système québécois d'identification obligatoire des animaux et demander aux membres du Congrès quelles mesures pourraient prendre le Canada pour améliorer la confiance de la population américaine dans les produits de viande canadiens. De nombreux membres du Congrès ont convenu avec le Comité que la viande et les autres produits agricoles canadiens sont sûrs et que la déclaration obligatoire du pays d'origine ne tient pas à des questions de salubrité des aliments. Ils ont affirmé que les conséquences fâcheuses du programme de déclaration obligatoire du pays d'origine sur l'industrie canadienne sont un effet secondaire involontaire d'une mesure qui ne visait pas particulièrement le Canada.

Plusieurs membres du Congrès ont parlé du principe de l'intégration du « troupeau nord-américain ». On a par exemple signalé au Comité que les deux tiers des six millions de porcs de l'Iowa sont des porcs d'engraissement provenant du Canada. Avec la déclaration obligatoire du pays d'origine, 400 000 places d'engraissement en Iowa seront perdues qui représenteraient l'abattage de plus d'un million de porcs par année. On a dit craindre une augmentation de la capacité d'abattage au Canada aux dépens de l'industrie américaine de l'abattage. Un autre membre du Congrès nous a dit que, dans l'ensemble, les producteurs américains trouvent que les exigences de déclaration du pays d'origine représentent un fardeau excessif.

8 Les dispositions à ce sujet se trouvent au chapitre 4 de l'ALENA.

9 L'alinéa 5 b) de l'annexe 311 de l'ALENA porte ce qui suit : « Chacune des parties devra exempter des prescriptions de marquage du pays d'origine un produit d'une autre Partie qui doit être soumis à un processus de production sur le territoire de la Partie importatrice par l'importateur, ou pour son compte, de sorte que le produit deviendra un produit de la Partie importatrice en vertu des règles de marquage. » Ainsi, l'abattage d'une bête a pour effet de faire de cette bête un bien de la partie importatrice.

et l'appel de février à l'application « volontaire » de règles plus strictes, on ne sait plus trop ce que signifie vraiment la déclaration obligatoire du pays d'origine ni comment les règles seront appliquées.

Or, la déclaration obligatoire du pays d'origine pourrait avoir des répercussions considérables sur la production agricole au Canada et aux États-Unis. Le département de l'Agriculture des États-Unis a admis les avantages de l'interdépendance des secteurs canadien et américain du porc sur le plan de la valeur ajoutée et de l'emploi aux États-Unis. Le Comité a entendu dire que la déclaration obligatoire du pays d'origine crée d'énormes problèmes de gestion des stocks pour les distributeurs et détaillants des États-Unis sans pour autant présenter d'avantage. On estime que la mise en œuvre de cette directive coûtera 3,9 milliards de dollars à l'économie américaine. Si les mesures additionnelles annoncées par le secrétaire Vilasack sont appliquées, l'impact sera encore plus grand sur les petites fermes américaines, en particulier au Minnesota et dans l'Iowa.

2. Le message du Comité à Washington

Durant les audiences d'Ottawa, les représentants de l'industrie canadienne avaient indiqué au Comité que les entreprises canadiennes n'étaient pas très heureuses des nouvelles exigences de déclaration, mais qu'elles étaient prêtes à accepter une réglementation américaine forçant les produits canadiens à être étiquetés comme tels quand ils sont expédiés aux États-Unis. Pour les producteurs canadiens, le vrai problème, c'est la règle d'application « volontaire » voulant que le bœuf, le porc et les autres produits portent l'indication du pays de naissance de l'animal. Les intérêts canadiens concernés souhaitaient que le Comité fasse pression pour contester le programme de déclaration obligatoire du pays d'origine en général, mais surtout les directives d'application volontaire parues en février 2009.

L'industrie canadienne estime que les exigences de déclaration du pays d'origine contreviennent à l'OMC et à l'ALENA à deux égards. Premièrement, suivant les règles du commerce international, quand un animal est conditionné pour produire de la viande, la

présente la manutention séparée du bétail canadien devenue nécessaire à la suite de l'entrée en vigueur de ces dispositions, certains abattoirs américains ont décidé de ne plus acheter d'animaux nés en dehors des États-Unis, tandis que d'autres n'acceptent d'en acheter que certains jours.

En décembre 2008, le Canada a demandé des consultations avec les États-Unis sur cette question sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) alléguant que la déclaration obligatoire du pays d'origine contrevient aux obligations des États-Unis aux termes des accords de l'OMC⁶. Cependant, en janvier 2009, le département de l'Agriculture des États-Unis, sous l'administration Bush, a assoupli les exigences d'étiquetage, ce qui a amené le Canada à renoncer à sa demande de consultations.

En février 2009, le secrétaire à l'Agriculture des États-Unis dans la nouvelle administration Obama, Tom Vilsack, annonçait que s'il n'avait pas l'intention de revenir sur la décision de janvier 2009, il allait néanmoins demander aux transformateurs américains de déclarer « volontairement » quelles étapes de production ont lieu dans quel pays quand plus d'un pays paraît sur l'étiquette, d'appliquer les règles de déclaration du pays d'origine aux produits de transformation et de ramener de 60 à 10 jours la période de référence pour la déclaration de l'origine de la viande hachée.

Il est difficile de savoir dans quelle mesure l'application de ces dispositions est « volontaire ». Le secrétaire Vilsack a écrit dans une lettre aux parties concernées : « Le département de l'Agriculture contrôlera de près l'observation du règlement et l'application des mesures volontaires suggérées. Suivant le bilan de cet examen, je verrai s'il est nécessaire de modifier les règles pour respecter l'intention du Congrès⁷. »

Les suggestions du secrétaire Vilsack rendraient les règles de déclaration du pays d'origine aussi restrictives pour les animaux vivants que ce qui était prévu initialement dans la loi de 2002. Or, cette version plus restrictive des règles en question a été rejetée par le Congrès dans le Farm Bill de 2008 parce qu'elle était trop coûteuse à mettre en œuvre. En effet, elle aurait exigé un suivi constant de l'animal dès la naissance.

Les partisans de la déclaration obligatoire du pays d'origine affirment que c'est une mesure de commercialisation visant les consommateurs, et certains la présentent même parfois comme une mesure visant la salubrité des aliments. Les intérêts canadiens concernés y voient, pour leur part, strictement une mesure protectionniste. Avec la décision de janvier

6 Règlement des différends de l'OMC, Affaire DS384, « États-Unis — Certaines prescriptions en matière d'étiquetage indiquant le pays d'origine (EPO), de presse du 1^{er} décembre 2008, <http://www.wto.org/french/traop/fdispu/fcases/fds384.htm> ; MAECI, communiqué 2008, http://www.usda.gov/documents/0220_IndustryLetterCOOL.pdf [traduction].

2. Le message du Comité à Washington

Les membres du Comité ont abordé la question des Jeux olympiques de 2010 de Vancouver à plusieurs reprises durant leur séjour à Washington. Ils ont fait valoir leurs craintes que les exigences de l'IVHO en matière de documents de voyage découragent les Américains de se rendre à Vancouver et à Whistler pour les Jeux olympiques de 2010, et ils ont demandé que l'application des nouvelles règles soit différée jusqu'après les Jeux ou suspendue durant les Jeux.

Comme nous l'avons vu précédemment, on a dit au Comité que le temps manquait pour faire adopter des mesures législatives pour différer la mise en œuvre de l'IVHO, mais que les autorités feraient preuve d'indulgence au début. Des membres du Congrès, de même que des représentants du département de la Sécurité intérieure, nous ont assuré que cette période d'application « souple » de l'IVHO s'étendrait jusqu'à la fin des Jeux. De plus, on a rappelé au Comité que les autorités frontalières américaines disposent en tout temps de pouvoirs discrétionnaires quant à l'admission sur le territoire.

Les représentants du département de la Sécurité intérieure nous ont dit aussi qu'une campagne d'information spéciale était prévue dans les États de l'ouest des États-Unis durant la période qui précède les Jeux olympiques. Le département de la Sécurité intérieure consacra 2 millions à cette campagne visant à informer à l'avance les voyageurs potentiels sur les documents dont ils devront se munir pour aller au Canada. Enfin, on a dit au Comité que, en dépit des règles de l'IVHO, tous les citoyens américains conservent le droit que leur confère leur Constitution de rentrer dans leur pays, qu'ils aient ou non les documents de voyage requis. Autrement dit, les voyageurs américains n'auront sans doute aucun mal à rentrer chez eux s'ils se rendent à Vancouver sans les documents requis.

D. Déclaration du pays d'origine

1. Le problème

En 2002, les États-Unis ont adopté le *Farm Security and Rural Investment Act* rendant obligatoire la déclaration du pays d'origine du bœuf, de l'agneau, du porc, du poisson, des arachides et d'autres produits agricoles périssables sur l'étiquette des produits.

Après un certain nombre d'amendements et de retards, les exigences de déclaration du pays d'origine sont entrées en vigueur en octobre 2008, avec l'adoption du Farm Bill de 2008 (le *Food, Conservation, and Energy Act of 2008*). Ainsi, les produits du bœuf provenant d'animaux nés, élevés et abattus aux États-Unis portent la mention *produit d'origine américaine*, ce qui n'est pas le cas de la viande provenant d'animaux nés au Canada, mais élevés ou abattus aux États-Unis. À cause des coûts et des difficultés que

de conduire amélioré et la carte NEXUS, sont des options viables et peuvent en général être obtenus plus rapidement que le passeport, et à moindre coût. Le Comité a encouragé les membres du Congrès, qui représentent les États frontaliers, à faire pression auprès de leurs États respectifs pour qu'ils envisagent sérieusement le recours au permis de conduire amélioré et offrent ce document le plus tôt possible. La suggestion du Comité a généralement été bien reçue, mais certains membres ont soulevé la question de la protection des renseignements personnels et de la sécurité en ce qui concerne les données gravées sur la puce que renferme le permis de conduire.

C. Jeux olympiques de Vancouver de 2010

1. Le problème

On pense généralement que les Américains seront nombreux à vouloir se rendre à Vancouver pour assister aux Jeux olympiques (12 au 28 février 2010) et aux Jeux paralympiques (12 au 21 mars 2010) de 2010, et qu'il y aura parallèlement un pic de courte durée du trafic de camions à la frontière en raison de l'accroissement de la demande de produits alimentaires et d'autres produits que le marché de la Colombie-Britannique importe des États-Unis. Une bonne partie des problèmes de frontière associés aux Jeux olympiques de Vancouver de 2010 tiennent à l'IVHO et à l'effet, sur le nombre d'Américains qui se rendront à Vancouver durant les Jeux olympiques, des nouvelles exigences en matière de documents de voyage.

On a fait valoir au Comité que le Canada doit réussir à admettre les visiteurs sur son territoire de manière accueillante, simple et rapide s'il veut véritablement être une destination touristique de choix. Il serait désastreux pour l'industrie touristique canadienne que les médias internationaux fassent état d'attentes interminables à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington au moment même où le Canada s'efforce de mettre en valeur ses atouts.

Les personnes que le Comité a entendues à Ottawa ont signalé, outre l'IVHO, deux problèmes importants à régler au sujet du passage de la frontière avant et pendant les Jeux olympiques de Vancouver. Premièrement, Amtrak exploite un train à destination de Vancouver et prévoit en ajouter un second à l'approche des Jeux. Or, l'ASFC a institué une politique de recouvrement des coûts de ses services d'inspection qui concernera le second train (le premier continue de bénéficier de la politique précédente en vertu d'une clause de droits acquis). Amtrak et d'autres organisations américaines craignent que cette politique ne décourage les gens de prendre le train et allonge l'attente à la frontière. Les États-Unis voudraient que le second train bénéficie du régime du premier. Deuxièmement, il est essentiel que les travaux de construction au poste de Peace Bridge soient terminés à temps et que l'ASFC y affecte suffisamment de personnel pour faire face à l'augmentation du trafic tout en maintenant le même degré d'examen des personnes qui traversent la frontière.

Dans ses réunions avec des représentants du département de la Sécurité intérieure et des membres du Congrès, le Comité a plaidé pour un report de six mois dans l'application de l'IVHO au transport terrestre. Si certains membres du Congrès ont appuyé le Comité sur ce point, la majorité des interlocuteurs estimaient cependant que le travail était trop avancé pour qu'un report soit adopté à temps par voie législative. Même les plus fermes opposants du Congrès étaient résignés à l'idée que l'IVHO entrerait en vigueur le 1^{er} juin 2009 pour le transport terrestre.

Le Comité a toutefois reçu l'assurance de représentants du département de la Sécurité intérieure que la mise en œuvre de l'IVHO à la frontière serait souple et que les États-Unis adopteraient une approche pragmatique de l'application des règles. Lors d'une des réunions, on a indiqué que l'IVHO serait appliquée graduellement : les autorités frontalières donneraient des avertissements, mais autoriseraient la plupart des véhicules à passer pour une période qui pourrait aller jusqu'à 18 mois. De plus, des membres du Congrès ont dit au Comité qu'ils s'engageaient à rédiger et à signer une lettre ouverte adressée à la secrétaire à la Sécurité intérieure où ils feront état de leur préoccupation au sujet de l'IVHO et de ses effets possibles sur la circulation transfrontalière.

Le Comité a aussi été informé que, même si les États-Unis sont déterminés à appliquer l'IVHO « en douceur », ils ne peuvent l'annoncer publiquement. À long terme, l'administration américaine veut que les Américains aient en main des documents de voyage conformes. En publiant une déclaration qui laisse entendre que les règles en vigueur peuvent être oubliées impunément pendant 18 mois, elle n'atteindra pas son objectif de conformité à longue échéance. Enfin, le Comité a appris que les autorités frontalières conservent en tout temps leur pouvoir discrétionnaire d'autoriser ou de refuser l'entrée d'une personne aux États-Unis, peu importe si elle a ou non les documents requis. On a indiqué que les documents de voyage de l'IVHO pourraient en fait simplifier les passages à la frontière. Des représentants du département de la Sécurité intérieure ont affirmé qu'il y avait auparavant plus de 8 000 documents qui pouvaient être utilisés pour entrer aux États-Unis. L'IVHO réduit ce nombre à six, ce qui, à leur avis, rendra les passages plus efficaces et plus simples.

Dans certaines des réunions, on a expliqué au Comité qu'il y avait une importante distinction à faire entre le nombre de citoyens américains qui ont un passeport ou un autre document conforme à l'IVHO et le nombre de voyageurs américains qui possèdent les documents requis. Il semble qu'une certaine tranche de la population, surtout dans le Sud du pays, est très peu susceptible de voyager un jour à l'étranger. C'est pourquoi les statistiques sur le nombre de citoyens américains munis d'un passeport laissent croire qu'il y a moins de personnes prêtes pour l'IVHO que ce n'est réellement le cas. Le département de la Sécurité intérieure s'attendait à ce que 80 p. 100 des voyageurs américains aient un document conforme au 1^{er} juin.

Les membres du Comité ont aussi parlé d'autres documents qui peuvent être conformes à l'IVHO. Le passeport est le plus courant, mais d'autres titres de voyage, comme le permis

faible risque qui entrent au Canada et aux États-Unis). Cette mesure ferait apparaître rapidement l'utilité de la carte NEXUS, comme on l'a vu aux postes frontaliers terrestres, ce qui encouragerait les Canadiens et les Américains à y avoir recours.

Certains témoins étaient d'avis que le Canada aurait dû insister auprès des États-Unis pour faire reporter l'entrée en vigueur de l'IVHO dans le cas du transport terrestre. Cependant, comme un report avait déjà été autorisé (l'IVHO devait entrer en vigueur en janvier 2009 pour le transport terrestre), la plupart des témoins ne s'attendaient pas à un autre report et essayaient plutôt de se préparer pour l'échéance du 1^{er} juin.

Randy Williams a indiqué qu'il valait mieux ne pas faire pression en faveur d'un autre report :

Le problème que poserait un autre report est que les Américains ont le sentiment qu'il n'est pas urgent pour eux d'obtenir les documents exigés, parce qu'ils pensent tous que cette initiative sera indéfiniment reportée. La période de transition a en fait été aussi nocive que le sera la mise en application de cette initiative. Il faut expliquer aux Américains quels sont les documents dont ils auront besoin pour passer la frontière et cela veut dire qu'il faut les sensibiliser à cette réalité en lançant une campagne de publicité⁵.

Des témoins ont dit au Comité que les Américains avaient besoin d'être mieux informés des documents nécessaires pour se rendre au Canada. Pour l'Agence des services frontaliers de Canada (ASFC) et le département américain de la Sécurité intérieure, il s'agit d'une occasion de collaborer à l'élaboration d'un plan de communication conjoint visant à sensibiliser la population. Des représentants du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ont également indiqué que, si le besoin s'en faisait sentir, le Canada plaiderait en faveur d'une période d'adaptation ou de transition avant la mise en œuvre intégrale de l'IVHO pour le transport terrestre et maritime.

2. Le message du Comité à Washington

Pour sa visite à Washington, le Comité avait, entre autres, comme objectif d'exprimer ses préoccupations concernant la mise en vigueur de l'IVHO. Il avait conclu, d'après des études et des témoignages antérieurs, que les citoyens des deux pays n'étaient pas prêts à se conformer à l'IVHO pour le transport terrestre. Trop peu de Canadiens et, surtout, d'Américains ne possèdent pas les documents de voyage requis ou ne savent pas qu'ils en ont maintenant besoin. Cet avis était partagé par certains membres du Congrès, qui se sont aussi demandés si tous les postes frontaliers étaient en mesure de faire appliquer l'IVHO.

La principale difficulté que pose la mise en œuvre de l'IVHO pour le transport terrestre est le pourcentage relativement faible de résidents américains qui possèdent les documents nécessaires. Selon Randy Williams :

Vingt-huit pour cent seulement des Américains détiennent actuellement un passeport, contre 53 p. 100 de Canadiens. Sept cent mille Américains possèdent actuellement une carte de passage. À l'heure actuelle, 300 000 Canadiens et Américains sont titulaires de la carte NEXUS. L'autre option consistant à accorder des permis de conduire améliorés a été mise en œuvre ces dernières années par plusieurs États américains et provinces canadiennes pour offrir à leurs ressortissants un autre type de document de sécurité. Cependant, le nombre des demandes de ces permis de conduire, incorporant une preuve de citoyenneté, est demeuré modeste⁴.

Le fait que les Américains soient peu informés des documents requis pour voyager à l'étranger préoccupe grandement les entreprises et les intervenants canadiens. La circulation transfrontalière habituelle est une de leurs préoccupations. Les déplacements par voie terrestre entre le Canada et les États-Unis sont en baisse depuis déjà un certain nombre d'années; les déplacements d'une journée effectués en automobile à partir des États-Unis vers le Canada ont baissé de 57 p. 100 entre 1999 et 2007. Certains pensent que la nouvelle obligation de présenter des documents pour les voyages transfrontaliers fera baisser encore davantage le nombre de visites, surtout les voyages spontanés effectués dans la même journée. Cette mesure pourrait causer des torts considérables aux collectivités et à l'industrie touristique de part et d'autre de la frontière.

La mise en œuvre de l'IVHO suscite une autre préoccupation : si la population n'est pas prête pour les nouvelles règles, il pourrait y avoir congestion à la frontière. Les camionneurs qui disposent des documents nécessaires risquent d'être bloqués dans de longues files d'attente sur les routes qui mènent à la frontière, sans être capables d'atteindre les voies commerciales et le poste même. Ces retards pourraient entraîner d'autres pertes d'emplois au Canada et aux États-Unis, car beaucoup d'industries sont très intégrées et dépendent de la livraison juste-à-temps.

Pour remédier aux difficultés que posent l'IVHO et le taux de demandes de passeport, on envisage d'offrir un choix de documents de voyage conformes aux nouvelles règles. Par exemple, plusieurs provinces et États étudient la possibilité d'instaurer un permis de conduire amélioré (contenant des renseignements sur la citoyenneté du détenteur). Ce permis serait moins coûteux et plus pratique qu'un passeport pour les nombreux Américains et Canadiens, qui ne traversent la frontière que par la voie terrestre.

Il a aussi été suggéré que le Canada et les États-Unis travaillent ensemble à l'établissement d'une voie rapide dans les aéroports pour les détenteurs de la carte NEXUS (conçue pour accélérer le traitement à la frontière des voyageurs préautorisés à

- **Revoir les règles d'origine de l'ALENA** — Le Comité a appris que certaines entreprises décident de renoncer aux avantages que leur procure l'ALENA et de payer plus cher que le tarif de la nation la plus favorisée pour éviter de se conformer aux règles d'origine jugées fastidieuses. Selon un témoin, une union douanière rendrait inutiles les règles d'origine applicables au Canada et aux États-Unis

Si, à certaines réunions, le Comité s'est vu présenter plusieurs « grandes propositions » sur la façon d'aborder les problèmes frontaliers, il y a eu autant de réunions où les membres du Congrès et d'autres intervenants ont indiqué que de petites mesures peuvent grandement contribuer à améliorer la situation. Les propositions entraient dans deux catégories. La première englobe les mesures pratiques qui peuvent améliorer le fonctionnement des postes frontaliers. Les idées avancées étaient en grande partie les mêmes que celles qui avaient été présentées par les témoins à Ottawa : ouvrir en tout temps les services frontaliers à tous les points de passage; augmenter les ressources pour les inspections secondaires et les services de soutien; accroître le recours aux autorisations préalables au moment du chargement pour faciliter le commerce transfrontalier de certaines marchandises et faire en sorte que les ministères et organismes concernés gèrent et coordonnent mieux les données électroniques aux points de passage.

La deuxième catégorie de mesures relève de la coopération en matière réglementaire. On souhaite en effet combattre ce que certains appellent la « tyrannie des petites différences », qui nuit au commerce et au bon fonctionnement des postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis. Il serait possible de proposer une liste de différences « facilement conciliables » en matière de réglementation, en ce sens que le Canada et les États-Unis pourraient prendre les mêmes règlements (ou s'entendre sur la reconnaissance mutuelle de leurs règlements) de manière à éviter l'abaissement des normes. Cette façon de faire aiderait à réduire les coûts de fonctionnement et à diminuer les frictions associées au commerce transfrontalier. Le Partenariat pour la sécurité avait été établi pour régler un bon nombre de ces problèmes, mais le temps passant, il a fini par déborder sa mission originale et est devenu controversé.

B. Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental

1. Le problème

L'IVHO est une mesure législative américaine exigeant, qu'avant d'entrer aux États-Unis, tous les voyageurs présentent un passeport en règle ou un autre document de sécurité approuvé qui fait état de leur citoyenneté et de leur identité. Cette mesure législative, qui s'applique aussi bien aux citoyens des États-Unis qu'aux étrangers, est mise en application graduellement, selon le moyen de transport. Elle est entrée en vigueur en janvier 2007 pour le transport aérien et le 1^{er} juin 2009 pour le transport terrestre et maritime.

Une des idées soumises au Comité est que le moment pourrait être opportun pour réexaminer le concept du périmètre de sécurité nord-américain. Cette proposition a été lancée à l'origine par les États-Unis en réaction aux événements du 11 septembre 2001. À cette époque, le Canada ne souhaitait pas y donner suite, mais certaines mesures de coopération ont quand même été prises. On a dit au Comité qu'en l'absence d'un périmètre complet de sécurité autour de l'Amérique du Nord, les États-Unis avaient commencé à renforcer la sécurité à ses frontières avec le Canada et le Mexique. Certains ont même laissé entendre que le resserrément actuel de la frontière pourrait être lié à la décision du Canada de ne pas s'engager plus tôt dans le dossier du périmètre de sécurité nord-américain.

On a mentionné au Comité que la secrétaire à la Sécurité intérieure, Janet Napolitano, manifeste le désir de revoir l'idée du périmètre de sécurité. Des participants aux réunions de Washington ont fait valoir que ses déclarations sur le traitement analogue des frontières canadienne et mexicaine ne doivent pas donner à penser que les deux frontières sont parallèles ou demandent la même attention, mais plutôt que les États-Unis envisagent de gérer les frontières sur la base de « cercles concentriques ». Plus précisément, les États-Unis veulent adopter un seul ensemble de règles pour la gestion des frontières, même si ces règles n'ont pas à être appliquées de la même manière.

Par conséquent, selon certains témoins, les États-Unis seraient réceptifs à une proposition renouvelée sur la sécurité frontalière envisagée sous l'angle du périmètre nord-américain. Il s'agirait d'une « grande proposition », qui retiendrait l'attention de l'administration américaine; elle pourrait mettre à contribution le Mexique, prendrait en compte les préoccupations américaines en matière de sécurité et serait susceptible d'atténuer considérablement certaines des frictions qui ont pour effet de ralentir la circulation des personnes, des biens et des services à la frontière canado-américaine.

Au cours de son voyage à Washington, le Comité s'est vu proposer plusieurs grandes initiatives qui contribueraient à réduire les problèmes frontaliers entre le Canada et les États-Unis, notamment :

- **Revoir l'idée d'une gestion commune des frontières —** Louise Slaughter, membre du Congrès, a indiqué que M^{me} Napolitano était en train de reconsidérer l'idée d'une gestion commune des frontières. M^{me} Slaughter a dit au Comité qu'elle travaillerait à ce dossier avec la secrétaire d'État, Hillary Clinton.

- **Envisager la création d'une commission sur les infrastructures de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) —** Depuis l'entrée en vigueur de l'ALENA, une série de corridors commerciaux nord-sud se sont développés, mais les infrastructures ferroviaires et routières n'ont pas suivi cette évolution. Une commission des infrastructures pourrait chercher à surmonter ce problème.

frontières devraient être traitées de façon analogue. Les membres du Comité n'étant pas de cet avis, ils ont fait ressortir les différences entre les deux frontières et ont soutenu que les problèmes de chacune devraient être traités séparément.

Les membres du Congrès ont bien reçu notre message sur l'importance de distinguer les enjeux de la frontière canado-américaine de ceux de la frontière mexico-américaine. Plusieurs d'entre eux ont indiqué que les mesures frontalières en train d'être instaurées aux États-Unis visent à remédier aux problèmes de la frontière sud, mais finissent par envoyer le mauvais message au Canada. Effectivement, au cours d'une des réunions, il a été dit que la gestion de la frontière aux États-Unis équivaut à chercher « une aiguille dans une botte de foin ». La différence entre les deux frontières est qu'il y a beaucoup plus d'aiguilles dans la botte de foin mexicaine que canadienne.

Bien que les membres du Congrès aient largement souscrit à la position canadienne, des universitaires, des dirigeants d'entreprise et des représentants de l'administration américaine ont indiqué au Comité que le Canada devrait réévaluer sa stratégie et songer à collaborer avec le Mexique pour régler les problèmes frontalières. On lui a signalé que, même si certains problèmes, comme le trafic de drogue et les passages illégaux, paraissent très différents de ceux aux quels fait face le Canada, un bon nombre des grands problèmes, vus dans une perspective générale, se ressemblent. Par exemple, les deux pays se préoccupent du bois d'œuvre, de la circulation des camions aux postes frontalières, de l'équilibre entre la sécurité et le commerce et même de l'entrée de drogues illicites aux États-Unis.

Le Comité a été informé qu'un des avantages de la coopération du Canada avec le Mexique est qu'il serait plus facile d'obtenir l'attention de l'administration américaine si les deux pays sont sur la même longueur d'onde. Il a été dit que le Canada aurait plus de chances d'amener les États-Unis à aborder les questions de sécurité et de commerce selon une approche équilibrée, fondée sur des règles, s'il y a trois pays à la table de discussion au lieu de deux.

On a également signalé au Comité qu'il peut être plus difficile pour le Canada de régler des problèmes et des différends particuliers avec les États-Unis que d'obtenir un consensus sur des questions plus globales. Aux États-Unis, les différends sur un point précis sont souvent alimentés par des groupes de pression restreints mais puissants qui défendent une position limitée, représentative d'un secteur donné. Il est difficile pour le Canada de contre l'influence de ces groupes. Pour le faire, il devrait démontrer à l'administration américaine que sa position défend un intérêt national supérieur, qui prime sur les intérêts limités des lobbyistes américains. Il est plus facile de faire la preuve d'un intérêt national et d'attirer l'attention de l'administration américaine si l'idée défendue par le Canada est de grande envergure.

Un des principaux messages que le Comité voulait faire passer à Washington est le fait que les problèmes relatifs à la frontière du Canada sont tout à fait différents de ceux qui existent à la frontière du Mexique. Comme indiqué plus haut, la secrétaire à la Sécurité intérieure, Janet Napolitano, a fait plusieurs déclarations où elle disait que les deux

Dans la recherche d'un équilibre entre les risques pour la sécurité et la stimulation des échanges commerciaux, la politique de l'administration Bush visait l'élimination des risques au lieu de la gestion des risques sous l'optique de la sécurité. Cette politique a, dit-on, joué un rôle clé dans le resserrément de la frontière. Un participant aux réunions tenues à Washington a évoqué l'objectif consistant à soumettre à un contrôle électronique, d'ici 2012, la totalité des cargaisons arrivées par mer comme exemple de mesure qui coûte très cher à l'économie américaine, mais qui procure relativement peu de gains sur le plan de la sécurité. On a mentionné au Comité que la politique américaine devrait être mieux dosée. De solides principes de gestion des risques s'imposent, mais l'approche actuelle est coûteuse et repose sur une conception répressive de la sécurité; les mesures de sécurité frontalière devraient être appliquées de manière à cibler les risques, mais sans pour autant étouffer le commerce transfrontalier.

de retarder ou de limiter la reprise économique.

obligations et des coûts inutiles. Faute d'agir ainsi, on risque de prolonger la récession et américaine aussi compétitive et efficace que possible plutôt que d'imposer de nouvelles de ralentissement économique mondial, il faudrait s'efforcer de rendre l'économie nord-commerciaux et, en définitive, de supprimer des emplois dans les deux pays. En période fortement intégrées, le renforcement des exigences aura pour effet de nuire aux échanges au resserrément de la frontière. Parce que les économies canadienne et américaine sont membres du Congrès et à l'administration américaine qu'il y a un coût économique associé Washington au sujet de la frontière canado-américaine. Il voulait notamment rappeler aux En plus des idées mentionnées ci-dessus, le Comité avait plusieurs messages à livrer à

2. Le message du Comité à Washington

- **Etablir un organe unique au gouvernement chargé des questions relatives à la frontière.** David Bradley a proposé que le gouvernement envisage la création d'un comité du cabinet chargé de la frontière ou d'un poste de ministre ou de haut fonctionnaire responsable de tous les aspects de la frontière.

- **Ouvrir davantage de voies aux points de passage frontaliers dans les périodes de pointe pour le transport commercial et la circulation des voyageurs.** Randy Williams (président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada), notamment, estime que le Canada et les États-Unis devraient offrir des services frontaliers 24 heures sur 24 tous les jours aux principaux points de passage (postes de contrôle, inspections secondaires et services de soutien connexes).

D'ailleurs, lors des audiences du Comité à Ottawa, les témoins ont suggéré divers moyens d'améliorer le fonctionnement et la gestion des postes frontaliers. Par exemple, Shirley-Ann George (première vice-présidente, Politiques, Chambre de commerce du Canada) a formulé les trois suggestions suivantes :

- **Établir un seul système de déclaration des importations et des exportations à la frontière canado-américaine.** Les expéditions sont réglementées par différents ministères et organismes gouvernementaux. Pendant que les organismes canadiens et américains de services frontaliers travaillent à l'établissement de systèmes de déclaration électronique, des ministères continuent d'utiliser d'autres systèmes.

- **Établir un plan d'urgence frontalier et un plan de communication.** Ces plans sont nécessaires pour rouvrir la frontière dès que possible aux voyageurs préautorisés après une pandémie, une catastrophe naturelle ou une attaque terroriste.

- **Envisager la cogestion de la frontière.** Le Canada et les États-Unis devraient envisager de faire progresser la collaboration frontière jusqu'à l'étape logique suivante, qui serait la cogestion de la frontière par des représentants de leurs organismes chargés des services frontaliers et des infrastructures, avec la possibilité d'une présidence par roulement comme pour le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). Ce concept pourrait faire l'objet d'un projet pilote dans un poste frontalier auprès de voyageurs et transporteurs à faible risque présélectionnés et sûrs. La cogestion permettrait une planification uniforme des services frontaliers, la coordination des ressources des organismes, l'harmonisation des projets d'infrastructure transfrontaliers et le renforcement du protocole de sécurité aux points d'entrée et entre ces points, ainsi que des mesures d'intervention en cas d'incident.

Parmi les autres propositions qui nous ont été faites, mentionnons :

- **Gérer la frontière selon une approche fondée sur les risques.** Plusieurs témoins, dont David Bradley, ont dit estimer que le Canada et les États-Unis doivent revenir à une démarche fondée sur les risques concernant les mouvements de biens, de services et de personnes à la frontière. Selon eux, les deux pays doivent encourager l'adhésion aux programmes pour les expéditeurs et les voyageurs préautorisés et offrir des avantages clairs, mesurés et visibles pour la participation à ce type de programme.

repose sur plusieurs de ses déclarations, qui révèlent qu'aux yeux des États-Unis les problèmes de sécurité à la frontière nord sont comparables à ceux qui existent à la frontière sud¹.

Une étude des frontières publiée par le département de la Sécurité intérieure, montre que les États-Unis continuent de se préoccuper des évaluations canadiennes des risques et des différences « très réelles » dans les politiques d'immigration et de délivrance des visas. Un éditorial du *National Post* cite M^{me} Napolitano :

Nous ne devons pas oublier, entre autres, que les États frontaliers du Sud et le Mexique tiennent beaucoup à ce que, si des mesures sont prises à la frontière mexicaine, elles le soient aussi à la frontière canadienne.

Autrement dit, il ne faut pas être souple d'un côté et sévère de l'autre [...] Je ne dis pas cela en pensant que toutes les personnes présentes ici seront de cet avis, je le dis parce que c'est une question à laquelle je suis confrontée, et je vous demande de me comprendre².

Il s'ensuit l'émergence, aux États-Unis, d'une conception des frontières qui assimile en un tout les frontières nord et sud. Or, les témoins entendus à Ottawa étaient absolument convaincus que les problèmes de chaque frontière sont tout à fait différents. Plusieurs ont soutenu que le Canada n'a pas les problèmes du Mexique — migration illégale, guerre des trafiquants et trafic de drogue — et qu'il faut appeler aux Américains les différences entre les deux frontières.

Le Comité a été informé qu'il est possible de régler un certain nombre de problèmes existant à la frontière canado-américaine par de petites mesures progressives. L'Alliance canadienne du camionnage a dit au Comité que des initiatives comme une meilleure gestion de la circulation, une meilleure affectation de l'effectif dans les périodes de pointe et une meilleure signalisation ont permis d'augmenter la fluidité de 20 à 25 p. 100 au poste frontalier de Detroit-Windsor³. Elle voulait montrer ainsi que de petits changements peuvent grandement améliorer la situation. Le Canada peut collaborer avec les États-Unis pour accroître l'efficacité à la frontière sans compromettre la sécurité.

1 La secrétaire Napolitano s'est rendue au Canada après la rédaction de l'ébauche du présent rapport et a rencontré le ministre de la Sécurité publique Peter Van Loan. Elle a fait preuve, durant cette rencontre, d'une bien meilleure compréhension des problématiques différentes que présentent la frontière sud et la frontière nord aux États-Unis. Le ministre Van Loan et la secrétaire Napolitano ont fait des progrès dans un certain nombre de dossiers et ont convenu de se rencontrer au moins deux fois par an pour discuter de questions de sécurité d'intérêt mutuel.

2 *National Post*, « The Wacky World of Janet Napolitano », vendredi 27 mars 2009. Le texte intégral de l'article se trouve à l'adresse : <http://www.nationalpost.com/related/topics/story.html?id=1436109>.

3 *Témoignages*, réunion n° 10, 31 mars 2009.

intérieure et le département de l'Agriculture, en vue de renforcer la sécurité nationale et la réglementation. Ces mesures, très diverses, touchent notamment les programmes de sécurité des chaînes d'approvisionnement, les nouveaux outils électroniques servant à renseigner les organismes de services frontaliers, les droits d'inspection pour les produits agricoles et le financement des cartes de sécurité multiples pour les camionneurs.

S'ajoute au renforcement de la sécurité et de la réglementation le problème de l'infrastructure frontalière. Le besoin se fait sentir depuis longtemps d'accroître les ressources aux points de passage frontaliers, tant pour les installations mêmes que pour l'infrastructure routière qui y conduit. Les routes et les voies ferrées entre les deux pays n'ont pas été conçues en fonction du volume actuel d'échanges commerciaux.

Autrement dit, il y a deux types de problèmes à régler. Le premier concerne les goulots d'étranglement à la frontière, l'infrastructure matérielle et les mesures, notamment les autorisations préalables, qui peuvent faciliter le commerce transfrontalier. Le second réside dans les nouvelles exigences auxquelles les entreprises doivent se plier pour franchir la frontière.

Si pressants soient-ils, ces problèmes ne produisent pas leur véritable impact en ce moment, d'après ce qui a été dit au Comité, à cause de la diminution des échanges commerciaux et du mouvement de véhicules et de passagers à la frontière ces dernières années. Cette diminution, qui résulte d'une combinaison de facteurs, comme le ralentissement de la croissance économique aux États-Unis et la montée du dollar canadien, non seulement masque les difficultés que pose le resserrement de la frontière, mais occulte aussi temporairement les problèmes d'infrastructure matérielle. Lorsque l'économie reprendra de la vigueur et que la circulation s'intensifiera, les longues attentes à la frontière seront à nouveau une réalité.

Certains témoins entendus à Ottawa ont dit craindre que le resserrement de la frontière ne fasse que s'accroître. Ils ont indiqué que les États-Unis continuent de renforcer la réglementation et les exigences concernant la circulation entre les deux pays et que leurs efforts pour trouver un équilibre entre le commerce et la sécurité penchent encore fortement du côté de la sécurité. Ainsi, selon David Bradley (président-directeur général, Alliance canadienne du camionnage), la secrétaire à la Sécurité intérieure, Janet Napolitano, a affirmé que les mesures frontalières ne devraient pas nuire « indûment » au commerce et qu'il faut éviter les divisions « superflues » entre la sécurité d'une part et le commerce et les voyages d'autre part. On ne sait trop ce qu'elle entend par « indû » et « superflu ».

L'opinion de la secrétaire à la Sécurité intérieure sur les questions frontalières a été façonnée par son expérience de la frontière mexicaine, ce qui vient compliquer les choses. Des témoins ont dit au Comité que M^{me} Napolitano comprend bien la problématique de la frontière sud, mais qu'on ne peut en dire autant de la frontière nord. Cette constatation

RAPPEL DES FAITS

Le Canada et les États-Unis entretiennent les relations économiques bilatérales les plus étroites du monde. En 2008, la valeur totale des marchandises échangées entre les deux pays a franchi la barre des 600 milliards de dollars, à savoir 376 milliards de dollars en exportations canadiennes vers les États-Unis et 227 milliards de dollars en exportations américaines vers le Canada. Les deux pays pratiquent aussi largement le commerce des services et les investissements directs à l'étranger.

Étant donné la différence de taille (sur le plan économique et sur le plan démographique) entre le Canada et les États-Unis, il va de soi que les États-Unis revêtent une plus grande importance pour la prospérité économique du Canada que l'inverse. Ils sont de loin le principal débouché des exportations canadiennes et la principale source des importations (de biens et de services), et représentent la source et la destination premières des investissements directs.

Certes, le Canada n'occupe pas aux États-Unis la part du marché que ceux-ci détiennent au Canada, mais le commerce entre les deux pays importe tout de même grandement à l'économie américaine. En 2007, le Canada était le principal débouché pour 35 États américains, et l'un des trois premiers pour 46 États. Les exportations américaines vers le Canada dépassent de 38 milliards de dollars celles qui sont destinées aux marchés mexicains et chinois réunis.

En fait, il est presque trompeur de concevoir les relations économiques entre le Canada et les États-Unis comme de simples échanges commerciaux. Il est beaucoup plus juste de dire que, dans de nombreuses industries, les deux pays produisent conjointement. Environ 70 p. 100 du commerce canado-américain se pratique dans un seul secteur industriel et quelque 40 p. 100 des échanges se font à l'intérieur d'une même entreprise ou entre des sociétés affiliées. Le tiers des exportations canadiennes vers les États-Unis se compose de biens qui ont déjà été importés de ce pays. Autrement dit, le Canada importe les pièces ou les matières premières des États-Unis et y exporte les produits finis. L'inverse est vrai également.

QUESTIONS RELATIVES À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINES

A. La frontière

1. Le problème

Le « resserrément » de la frontière canado-américaine figure parmi les problèmes les plus pressants de l'heure pour les relations commerciales canado-américaines. Il est surtout attribuable à une série de mesures prises aux États-Unis par le département de la Sécurité

EXAMEN DE CERTAINES QUESTIONS RELATIVES À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE

INTRODUCTION

Les États-Unis restent de loin le principal partenaire commercial du Canada, mais la circulation des biens, des services et des personnes entre les deux pays est devenue de plus en plus difficile ces dernières années. De nouveaux règlements, des mesures de sécurité consécutives aux attaques du 11 septembre 2001 et d'autres décisions stratégiques des États-Unis ont contribué au « resserrement » de la frontière canado-américaine. Ce resserrement a de sérieuses incidences sur les relations commerciales du Canada avec son principal partenaire et sur la compétitivité économique du marché nord-américain.

Dans ce contexte, le Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes a entrepris une étude des questions d'actualité relatives à la frontière canado-américaine, axée plus précisément sur quatre dossiers : l'initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO); la déclaration obligatoire du pays d'origine; la sécurité, le commerce et la « frontière nord »; les Jeux olympiques de Vancouver de 2010. Le Comité a tenu des audiences en mars et en avril à Ottawa pour connaître le point de vue des intervenants canadiens sur ces questions, avant de se rendre à Washington pour rencontrer des représentants de l'administration américaine et du Congrès. Pour une bonne partie des réunions à Washington, le Comité s'est scindé en deux groupes de manière à rencontrer le plus de personnes possible. À son retour, il a tenu d'autres audiences sur des sujets connexes.

Cette fois, la visite à Washington avait un caractère particulier. En général, le Comité voyage pour s'informer des débouchés économiques dans les marchés étrangers et des obstacles à la consolidation des liens économiques avec ces marchés. Dans ce cas-ci, le Comité s'est rendu à Washington non pas pour trouver de nouvelles possibilités d'échanges commerciaux et d'investissement, mais plutôt pour sensibiliser les États-Unis à d'importantes questions frontalières; pour défendre les intérêts du Canada à cet égard et pour rappeler aux Américains la valeur, tant pour le Canada que pour leur pays, de la plus longue frontière non défendue du monde, ainsi que l'importance de relations harmonieuses et d'une étroite collaboration en Amérique du Nord.

Le présent rapport rend compte de l'étude du Comité. Il donne de l'information sur chaque question examinée et fait état du travail de promotion effectué par le Comité à Washington.

22	2. Le message du Comité à Washington
22	CONCLUSION
25	Liste des recommandations.....
27	Annexe A — Liste des témoins.....
29	Annexe B — Liste des mémoires.....
31	Procès-verbaux.....
33	Opinions supplémentaire et dissidente — NPD

TABLE DES MATIÈRES

EXAMEN DE CERTAINES QUESTIONS RELATIVES À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE	1
INTRODUCTION	1
RAPPEL DES FAITS	2
QUESTIONS RELATIVES À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE	2
A. La frontière	2
1. Le problème	2
2. Le message du Comité à Washington	6
B. Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental	9
1. Le problème	9
2. Le message du Comité à Washington	11
C. Jeux olympiques de Vancouver de 2010	13
1. Le problème	13
2. Le message du Comité à Washington	14
D. Déclaration du pays d'origine	14
1. Le problème	14
2. Le message du Comité à Washington	16
AUTRES QUESTIONS	18
A. Liqueur noire	19
1. Le problème	19
2. Le message du Comité à Washington	20
B. La politique d'achat national du plan de relance américain	20
1. Le problème	20

LE COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 5 mars 2009, le Comité a étudié les relations commerciales Canada-Etats-Unis et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

COMITÉ PERMANENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

PRÉSIDENT

Lee Richardson

VICE-PRÉSIDENTS

John Cannis

Serge Cardin

MEMBRES

L'hon. Scott Brison

Claude Guimond

Ed Holder

Gerald Keddy

Dean Allison

Ron Cannan

Richard M. Harris

Peter Julian

Mario Silva

GREFFIERS DU COMITÉ

Jean-Marie David

Carmen DePape

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Michael Holden

Jennifer Paul

ANALYSTES

**EXAMEN DE CERTAINES QUESTIONS RELATIVES
À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE**

**Rapport du Comité permanent
du Commerce international**

Le président

Lee Richardson, député

Juin 2009

40^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>
En vente : Communication Canada — Edition, Ottawa, Canada K1A 0S9



**EXAMEN DE CERTAINES QUESTIONS RELATIVES
À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINE**

**Rapport du Comité permanent
du Commerce international**

Le président

Lee Richardson, député

Juin 2009

40^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION



**CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA**